

Stenographisches Protokoll.

79. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich.

Samstag, den 17. Dezember 1921.

Tagesordnung: 1. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (535 der Beilagen), betreffend das Bundesgesetz über die Regelung der Ruhe-(Versorgungs)genüsse der Staats(Bundes)angestellten und anderer Kategorien von Angestellten sowie ihrer Hinterbliebenen, ferner der katholischen Seelsorger, dann über Teuerungsmaßnahmen für Pensionisten (Pensionsnovelle) (656 der Beilagen). — 2. Fortsetzung der Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag und das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1922 (628 der Beilagen).

Inhalt.

Personalien.

Abwesenheitsanzeige (Seite 2817).

Zuschrift der Bundesregierung,

Betreffend den Gesetzentwurf, betreffend Vermehrung der Mittel des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds (668 der Beilagen [Seite 2817]).

Kommission zur Erhebung militärischer Pflichtverletzungen.

Zuschrift des Bundeskanzleramtes, betreffend den 23. Bericht dieser Kommission ([Seite 2817] — Zuweisung an den Ausschuß für Heereswesen [Seite 2817]).

Verhandlungen.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (535 der Beilagen), betreffend das Bundesgesetz über die Regelung der Ruhe-(Versorgungs)genüsse der Staats(Bundes)ange-

stellten und anderer Kategorien von Angestellten sowie ihrer Hinterbliebenen, ferner der katholischen Seelsorger, dann über Teuerungsmaßnahmen für Pensionisten (Pensionsnovelle) (656 der Beilagen — Redner: Berichterstatter Dr. Odehnal [Seite 2817], die Abgeordneten Schulz [Seite 2824], Dr. Angerer [Seite 2825], Leuthner [Seite 2826], Miklas [Seite 2826] — Annahme des Gesetzes in zweiter und dritter Lesung [Seite 2828]).

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (594 der Beilagen), betreffend das Bundesfinanzgesetz und den Bundesvoranschlag für das Jahr 1922 (628 der Beilagen — Fortsetzung der Spezialdebatte über Gruppe XVII „Verkehrswesen“ — Redner: Spezialberichterstatter zu Kapitel 32, A und B, Steinegger [Seite 2828], Spezialberichterstatter zu Kapitel 32 C, Dr. Odehnal [Seite 2828], die Abgeordneten Kaufha [Seite 2829], Lachner [Seite 2830], Schiegl [Seite 2836], Dr. Schmidt [Seite 2840], Klegmayr [Seite 2842], Weiser [Seite 2844], Größbauer [Seite 2848], Haider [Seite 2849], Tomšič [Seite 2854], Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Rodler [Seite 2857]).

Verzeichnis

der in der Sitzung eingebrachten Anträge und Anfragen:

Anträge

1. des Abgeordneten Dr. Reidler und Genossen, betreffend Übernahme der öffentlichen Vereinsoberrealschule in Laa an der Thaya in die Bundesverwaltung (669 der Beilagen);
2. der Abgeordneten Zwanzger, Baumgärtel, Scheibin, Schlager, Muchitsch und Genossen auf Abänderung der §§ 206 und 248 des allgemeinen Vergesetzes vom 23. Mai 1854 (670 der Beilagen).

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Deutsch, Dr. Schürff, Baugoin und Genossen an den Bundeskanzler als Leiter des Bundesministeriums für Äußeres in Angelegenheit der Gefangennahme einer Patrouille der österreichischen Wehrmacht beim Meierhof Mexiko durch eine Ab-
teilung regulären ungarischen Militärs (Anhang I, 242/I).

Zur Verteilung gelangen am 17. Dezember 1921:

die Regierungsvorlage 666 der Beilagen;

der Bericht des Justizauschusses 667 der Beilagen.

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 25 Minuten vormittags.

Vorsitzende: Zweiter Präsident **Reih**,
dritter Präsident Dr. **Dinghofer**.

Schriftführer: **Sever**, **Seidel**.

Vizekanzler und Leiter der Angelegenheiten des Unterrichtes und des Kultus: **Breisky**.

Bundesminister: Dr. **Waber** für Inneres und Unterricht, Dr. **Pauer** für soziale Verwaltung, Dr. **Rodler** für Verkehrswesen.

Präsident **Reih**: Ich eröffne die Sitzung.

Die Abgeordneten Stempfer und Weiß Josef haben sich mit wichtigen Abhaltungen entschuldigt.

Es ist eine Zuschrift des Bundeskanzleramtes eingelangt, mit der der 23. Bericht der Kommission zur Erhebung militärischer Pflichtverletzungen vorgelegt wird.

Dieser Bericht wird dem Ausschusse für Heereswesen zugewiesen werden.

Dann ist eine Zuschrift eingelangt, mit der die Einbringung einer Vorlage der Bundesregierung angekündigt wird.

Ich ersuche um Verlesung dieser Zuschrift.

Schriftführer **Sever** (liest):

„Auf Grund der mir in der Sitzung des Ministerrates vom 13. Dezember 1921 erteilten Ermächtigung beehre ich mich, den Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend Vermehrung der Mittel des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds (668 der Beilagen), mit dem Ersuchen zu übersenden, diesen Entwurf als Vorlage der Bundesregierung der verfassungsmäßigen Behandlung zu unterziehen.“

Wien, 16. Dezember 1921.

Dr. Pauer.“

Präsident **Reih**: Diese Vorlage wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterzogen werden.

Wir kommen zur Tagesordnung.

Der erste Punkt ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Vorlage der Bundesregierung (535 der Bei-

lagen), betreffend das Bundesgesetz über die Regelung der Ruhe(Versorgungs)genüsse der Staats(Bundes)angestellten und anderer Kategorien von Angestellten sowie ihrer Hinterbliebenen, ferner der katholischen Seelsorger, dann über Steuerungsmaßnahmen für Pensionisten (Pensionsnovelle) (656 der Beilagen).

Referent ist der Herr Abgeordnete Dr. Döehnal; ich bitte ihn, die Verhandlung einzuleiten.

Berichterstatte Dr. **Döehnal**: Hohes Haus! Bevor ich in die Verhandlung über den vorliegenden Gesetzentwurf eintrete, halte ich es für notwendig, von hier aus eine Feststellung zu machen. Es sind nämlich gestern und heute eine Reihe von Telegrammen sowohl an den Herrn Präsidenten, wie auch an den Finanz- und Budgetausschuß und auch an meine Person eingelangt, in welchen seitens verschiedener Organisationen auf das heftigste gegen die Verschleppung des vorliegenden Gesetzentwurfes protestiert wird. Ich stelle fest, daß, nachdem ich vom Finanz- und Budgetausschuß zum Referenten über diesen Gesetzentwurf bestimmt worden war, ich sofort in die Verhandlungen mit den Organisationen der Pensionisten sowohl wie der aktiven Angestellten getreten bin, daß wir dann weiter im Unterausschuß in fast ununterbrochenen Beratungen uns mit diesem Gesetze befaßt haben, daß dieses Gesetz am verflossenen Mittwoch mittags im Finanz- und Budgetausschuß verabschiedet worden ist und daß ich am nächsten Tage, also am Donnerstag vormittags, den Bericht sowohl als das bereits vollständig durchgesehene Gesetz abgegeben habe, so daß es gestern, am Freitag Mittag bereits gedruckt dem hohen Nationalrat vorlag. Von einer Verschleppung dieser Angelegenheit kann daher meiner Meinung nach niemand sprechen.

Hohes Haus! Ich meine, es ist nicht notwendig, daß ich über das Elend und über die Not, die in Pensionistenkreisen schon seit vielen Monaten, ja seit Jahren herrscht, noch viel Worte mache. Ich glaube das ganze hohe Haus ist davon überzeugt, daß es, obwohl wiederholt schon Zuschüsse zu den Pensionen gegeben worden sind, obwohl hier ein Pensionistengesetz und ein Nachtrag dazu geschaffen worden ist, trotzdem unbedingt notwendig war, endlich einmal diese Angelegenheit durchgreifend zu regeln. Von diesem Grundsatz haben wir uns bei den Beratungen des Unter-

ausschusses und auch bei den Beratungen des Finanz- und Budgetausschusses leiten lassen.

Das ganze Gesetz beruht eigentlich auf zwei großen Säulen. Die eine ist die Bestimmung, daß jeder Ruheständler ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt, wann er in den Ruhestand getreten ist, in die Sätze des neuen Besoldungsgesetzes überführt wird. Es ist das für die Pensionisten gewiß eine Errungenschaft, die als außerordentlich groß bezeichnet werden muß und die natürlicherweise auch dem Bundesministerium und der ganzen Regierung und insbesondere unserem Staate außerordentliche Opfer auferlegt hat. Die zweite Säule ist die sogenannte Automatik. Um diese Automatik ist seitens der Pensionisten schon seit Jahren in der heftigsten und stürmischsten Weise gekämpft worden. Die Automatik beinhaltet nichts anderes, als die Bestimmung, daß alle Zuwendungen und gesetzlichen Regelungen der Bezüge der aktiven Bediensteten automatisch auf die Bezüge der Ruheständler und Witwen zurückwirken. Dadurch, daß den Pensionisten auf der einen Seite die Möglichkeit geboten wurde, unter die Sätze des neuen Besoldungsgesetzes zu kommen, und auf der anderen Seite ihnen die Zusage gemacht wurde, daß alle Erhöhungen der Bezüge der aktiven Bediensteten auf die Bezüge der Pensionisten zurückwirken, ist eigentlich der ganze Sinn und Inhalt dieses Gesetzes.

Wenn wir aber diese zwei Tatsachen nebeneinander betrachten, dann muß es uns sofort klar sein, daß es unmöglich ist, den Pensionisten dieselben Bezüge zu geben, wie den aktiven Bediensteten, es muß da irgendein Unterschied gemacht werden. Es schien uns nun, daß dies am besten durch eine prozentuelle Abstufung geschehe, und wir haben das Verhältnis der Bezüge der Ruheständler zu denen der aktiven Bediensteten mit 90 Prozent festgesetzt. Da muß ich nun großes Gewicht darauf legen, daß dieser Prozentsatz von allen drei Parteien einheitlich angenommen worden ist. Es dürften sich da Irrtümer in der Bevölkerung eingeschlichen haben, indem man meinte, es habe der Unterausschuß oder auch nur irgend jemand im Unterausschuß einen Augenblick daran gedacht, einen Satz von 80 Prozent hier anzuwenden. Wir haben nur davon gesprochen, daß das deutsche Pensionistengesetz bloß einen Satz von 80 Prozent vorsieht, wir waren aber einheitlich der Auffassung, daß in vorliegendem Falle 90 Prozent festzusetzen seien.

Das Gesetz selbst zerfällt in sieben Hauptstücke. Im ersten Hauptstück wird zunächst der Unterschied zwischen Staatsangestellten und Staats-(Bundes)angestellten festgelegt. Für die Anwendung dieser Bezeichnung ist der Tag des Inkrafttretens unseres Bundesverfassungsgesetzes, der 10. November 1920, maßgebend. Alle Angestellten, die vor diesem Termin in den Ruhestand getreten sind, werden als

Staatsangestellte oder Angestellte überhaupt bezeichnet, die nach diesem Termin in den Ruhestand Getretenen als Staats(Bundes)angestellte.

Das zweite Hauptstück befaßt sich mit den sogenannten Neupensionisten. Neupensionisten im Sinne dieses Gesetzes sind jene, die nach dem 28. Februar 1921 in den Ruhestand getreten sind. Es wird hier zunächst die Dienstzeit, welche in Anrechnung kommt und der Betrag, mit dem sie in Anrechnung kommt, fixiert. Schon hier ist den Ruheständlern eine sehr wesentliche Begünstigung dadurch zuteil geworden, daß die bisherige Bestimmung, wonach für vollstreckte zehn Dienstjahre 40 Prozent und für jedes folgende Dienstjahr 2 1/2 Prozent festgesetzt waren, dahin geändert werden, daß nunmehr nach zehn Dienstjahren 50 Prozent der Ruhegenußbemessungsgrundlage zugebilligt worden und für jedes weitere Dienstjahr 2 Prozent. Dies bezieht sich auf alle Bundesangestellten, soweit nicht volle Hochschulbildung als Anstellungsbedingung gefordert wird. Alle Angestellten also mit Ausnahme der sogenannten Akademiker vollenden nach 35 Dienstjahren ihre Dienstzeit und erwerben dadurch den Anspruch auf die volle Ruhegenußbemessungsgrundlage. Diejenigen Staats(Bundes)angestellten, für die als Anstellungserfordernis die volle Hochschulbildung vorgeschrieben ist, ist der Prozentsatz mit 50 Prozent nach zehn Jahren und mit 2 1/2 Prozent für jedes weitere Dienstjahr ausgemessen, so daß sie mit 30 vollstreckten Dienstjahren den Anspruch auf die volle Ruhegenußbemessungsgrundlage erwerben.

Wir haben uns aber bei diesem Gesetze tatsächlich von sozialen Empfindungen leiten lassen und daher nicht nur den Akademikern eine derart begünstigte Dienstzeit zugestanden, sondern wir haben auch in einer Entschließung, die die verehrten Damen und Herren als Entschließung 1 beigebracht finden, dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß auch allen denjenigen, die ihren Dienst in chemischen Laboratorien, in Akkumulatorenbetrieben oder turnusmäßig Nachtdienste ausüben oder draußen auf der Strecke als Baubedienstete Wind und Wetter ausgesetzt sind, für die Zeit einer solchen Dienstleistung eine besonders begünstigte Anrechnung zuzuerkennen ist. Diese Anrechnung wurde ähnlich wie bei den Akademikern mit einem Prozentsatz von 50 Prozent nach zehn Jahren und von 2 1/2 Prozent für jedes weitere Dienstjahr festgelegt.

Nach der Dienstpragmatik war schon dem Beamten, der durch Krankheit oder körperliche Beschädigung, die er sich ohne Absicht zugezogen hat, die Begünstigung zugesprochen, daß er, wenn er wenigstens fünf Dienstjahre vollstreckt hatte, so behandelt wurde, als ob er zehn Dienstjahre vollstreckt hätte. Wir haben nun mit Rücksicht darauf, daß es besonders schwere Gebrechen gibt, die

übrigens auch schon im Gesetze vom 25. Jänner 1914, der Dienstpragmatik, taxativ aufgezählt sind, wie Erblindung, geistige Erkrankung oder völlige Erwerbsunfähigkeit, für diese Fälle nicht nur die Zurechnung der zehn Dienstjahre in die Pension, sondern auch die Zurechnung dieser zehn Dienstjahre in die Vorrückung zugestanden.

Bei der Abfertigung haben wir die Bestimmungen der Dienstpragmatik beibehalten, daß nach vollstreckten fünf Dienstjahren, wenn nicht Dienstses-entlassung oder Dienstsesentsagung vorliegt, die Abfertigung im einfachen Jahresbezüge, nach mehr als fünf Jahren im doppelten Jahresbezüge einschließlich der jeweiligen Teuerungszulage zugewilligt wird.

Bezüglich des Ortszuschlages, der bei den aktiven Bediensteten einen sehr erheblichen Posten ihrer Bezüge ausmacht, wurden dieselben Bedingungen festgelegt, wie bei den Aktiven. Der Ortszuschlag wird nach dem Wohnort des Bezugsberechtigten bestimmt und nur wenn eine Änderung des Wohnortes vorgenommen wird, wird der Ortszuschlag neu zu bemessen sein, und zwar immer nach dem Stande von Ende Dezember des betreffenden Jahres und er ist mit dem 1. Jänner des folgenden Jahres flüssig zu machen. Für solche Ruheständler, die im Auslande ihre Ruhegenüsse beziehen, wurde die Ortsklasse I in Anschlag gebracht.

Eine begünstigte Anrechnung der Dienstzeit ist auch noch insbesondere, wie dies ja schon früher festgelegt war, den Bediensteten der Gendarmerie, den Professoren usw. zugestanden worden.

Die Bemessungsgrundlage — ich habe dies bereits eingangs meiner Ausführungen erwähnt — beträgt 90 vom Hundert und erstreckt sich auf den Gehalt, auf den Ortszuschlag, auf die Hälfte des nächsten Vorrückungsbetrages und auf die Zulagen, soweit sie für die Ruhegenussbemessung anrechenbar sind.

Diese Sätze gelten auch für die Festsetzung der Witwenpension; dort wird aber der Ortszuschlag nach dem jeweiligen Wohnort der Witwe bestimmt. Die Pension selbst beträgt für die Witwe 50 Prozent der Bemessungsgrundlage, und zwar ohne Rücksicht darauf, wie lange der Bedienstete dem Staate gedient hat.

Bei der Bemessung der Waisenpension sind wir bei den Bestimmungen des § 9 des Pensionsgesetzes vom 14. Mai 1896, R. G. Bl. Nr. 74, geblieben, es wird daher die Waisenpension mit der Hälfte der Witwenpension bemessen.

Über die einmaligen Abfertigungen, bei denen ebenfalls der Gehalt des verstorbenen Gatten, die Hälfte des nächsten Vorrückungsbetrages, der Ortszuschlag, die Zulagen und die jeweilige Teuerungszulage einzurechnen sind, habe ich bereits gesprochen.

Eine Neuerung ist in diesem Gesetze enthalten bezüglich des Sterbequartals. Es dürfte dem hohen

Hause bekannt sein, daß nach dem Ableben eines Staatsbediensteten bisher ein dreimonatiger Gehalt, beziehungsweise Ruhegenuß zur Auszahlung gelangte. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen außerordentlichen Teuerungsverhältnisse hat sich der Finanz- und Budgetausschuß bestimmt gefunden, diesen Betrag, der nunmehr den Namen „Todesfallsbeitrag“ führen soll, nicht mehr mit einem dreimonatigen, sondern mit dem sechsmonatigen Bezugsgenusse, sowohl des aktiven als des pensionierten Beamten festzulegen.

Im zweiten Abschnitt des zweiten Hauptstückes werden die Angehörigen des Bundesheeres und der Heeresverwaltung behandelt, und zwar in ganz analoger Weise, wie dies bei den Bundesangestellten der Fall war. Nur dort, wo es sich um Militärgagisten handelt, die aus der Militärakademie hervorgegangen sind, wird der Zeitraum, den sie über ein Jahr in der Militärakademie zugebracht haben, in die Ruhegenussbemessung einzurechnen sein.

Das dritte Hauptstück behandelt die Altpensionisten. Das sind alle jene Ruheständler, die vor dem 1. März in den Ruhestand getreten sind. Es kommen hier nicht nur die Zivilbundesangestellten in Betracht, sondern auch die Berufsmilitärpersonen, dann die seinerzeitigen Beamten der Rabinettskanzlei, die Zivilangestellten der k. u. k. Behörden und Ämter, weiters die Zivilangestellten der Verwaltungen des ehemals hofärarischen Vermögens. Auch hier werden die Ruhegenüsse sowohl dieser Ruheständler als auch ihrer Witwen und Waisen entsprechend erhöht, und zwar ganz analog, wie es bei den Pensionisten der Fall war.

Zu diesem Personenkreise, den ich ausgeführt habe, muß ich hinzufügen, daß es nur dann möglich ist, diese Erhöhung zuzugestehen, wenn die bezugsberechtigte Person am 31. Oktober 1918 in einer zur Republik Österreich gehörenden Gemeinde heimatberechtigt war und es geblieben ist. Nur bei den Bundesangestellten der Republik Österreich und ihren Hinterbliebenen gilt dieses Datum nicht, sondern diese haben auch dann den Anspruch auf die Ruhegenüsse, wenn sie zu dem angegebenen Termin nicht heimatberechtigt gewesen wären.

Die Bediensteten, welche in den folgenden Abschnitten behandelt sind, also die Angestellten der ehemaligen Rabinettskanzlei, dann die Angestellten der k. u. k. Behörden und Ämter sowie deren Hinterbliebene, ferner die Angestellten des hofärarischen Vermögens werden alle in analoger Weise behandelt. Dort aber, wo sie unter die Bestimmungen des Pensionistengesetzes oder des Nachtragsgesetzes zum Pensionistengesetz deshalb gefallen sind, weil man ihnen eine Beihilfe zugewilligt hat, weil sie nicht die Heimatsberechtigung nachzuweisen in der Lage waren, dort werden diese provisorischen Beihilfen nunmehr in fortlaufende Ruhegenüsse, aber ebenfalls wieder nur provisorisch umgewandelt. Ich

muß da eine besondere Gruppe erwähnen, das sind die sogenannten bosnisch-herzegowinischen Pensionisten. Die bosnisch-herzegowinischen Pensionisten, es sind dies ungefähr 140 an Zahl, soweit sie österreichischer Staatsbürgerschaft sind, beziehen bisher sehr geringe Beihilfen. Es war unmöglich, diese Gruppe von Bediensteten in dieses Gesetz aufzunehmen, wir geben aber der Erwartung Ausdruck und ich spreche da namens des Ausschusses, daß auch die Beihilfen dieser Pensionisten entsprechend erhöht werden.

Ebenso wünscht der Ausschuß, daß auch für die aus den Nachfolgestaaten vertriebenen Pensionisten entsprechende Vorsorge getroffen wird.

Wir haben dann weiters mit Rücksicht darauf, daß die Pensionisten sehr stürmisch verlangt haben, in die Krankenversicherung aufgenommen zu werden, und zwar auch dann, wenn ihre Pensionsbezüge nur provisorischer Natur sind, eine Entschlieung gefaßt, die unter Nr. 2 hier im Berichte beige druckt ist und welche die Bundesregierung auffordert, zu verfügen, daß die angeführten Ruheständler, deren Ruhegenüsse provisorisch geregelt werden, sowie die bosnisch-herzegowinischen Pensionisten österreichischer Staatsbürgerschaft in den Kreis der staatlichen Krankenversicherung aufzunehmen sind, jedoch mit der Maßgabe, daß sie die vollen Krankenkassenbeiträge aus eigenem zu entrichten haben und eine staatliche Beitragsleistung unterbleibt.

Der § 12, welcher die Ruhegenüsse der Altpensionisten festlegt, ist ein Paragraph, der außerordentlich hart umstritten war, sowohl in den Beratungen des Unterausschusses als auch in den Beratungen des Finanz- und Budgetausschusses. Es handelt sich hier um folgendes: Das Besoldungsgesetz wirkt auf den 1. Jänner 1920 zurück und erst von diesem Termin an ist es möglich, einen Stellenplan im Sinne des Besoldungsgesetzes zu erstellen. Es ist daher, so gerne wir es getan hätten, unmöglich, daß diejenigen Ruheständler, welche vor dem 1. Jänner 1920 in den Ruhestand getreten sind, mit einer besonderen Berücksichtigung überführt werden. Der Überführungsschlüssel des Besoldungsgesetzes wurde ihnen zugestanden, es war aber der Wunsch der Pensionisten, daß sie um eine Besoldungsgruppe höher gereicht werden oder daß ihnen eine Pauschalentschädigung gegeben werden soll. Wir konnten leider mit Rücksicht auf die finanziellen Rückwirkungen einerseits und mit Rücksicht darauf, daß es hätte vorkommen können, daß ein aktiver Bediensteter dann nur in seiner Besoldungsgruppe, in welche er durch den Überführungsschlüssel überführt wurde, hätte weiterdienen müssen und daß der Pensionist, der früher in den Ruhestand getreten ist, vielleicht um eine Besoldungsgruppe höher nach diesem Gesetze gesetzt worden wäre. Trotz des ausdrücklichen Wunsches der verschiedenen Organisationen der Pensionisten konnten wir diesem Wunsche nicht

nachkommen, insbesondere deshalb, weil wir sonst hätten befürchten müssen, daß wir die Automatik, die ja das wertvollste Gut ist, das durch dieses Gesetz den Pensionisten gegeben wird, irgendwie hätten in Frage stellen können. Es werden also diejenigen Ruheständler, die vor dem 1. Jänner 1920 in den Ruhestand getreten sind, nach dem Überführungsschlüssel des Besoldungsgesetzes, diejenigen, die nach dem 31. Dezember 1919 in den Ruhestand getreten sind, nach den Stellenplanposten überführt werden.

Der § 13 dieses Gesetzes behandelt die sogenannten begünstigten Pensionisten. Es ist bekannt, daß seinerzeit ein Pensionsgesetz geschaffen wurde, in welchem den Bediensteten eine Reihe von Begünstigungen versprochen worden sind, Begünstigungen, die sie nur dann erhalten, wenn sie bis zu einem gewissen Termin um ihre Versetzung in den Ruhestand ansuchen.

Die Pensionisten haben sich hauptsächlich deshalb beschwert erachtet, weil unmittelbar nach der Durchführung dieses Gesetzes das neue Besoldungsübergangsgesetz herauskam und sie sich in ihren Erwartungen getäuscht sahen. Wir sind nunmehr dem Wunsche der begünstigten Pensionisten, der darauf gerichtet war, diese Standesgruppe zu reaktivieren, so weit entgegengekommen, daß wir im Gesetze festgelegt haben, daß diejenigen Begünstigten, die nach § 1 des Begünstigungsgesetzes in den Ruhestand getreten sind, bis zum Tage der Kundmachung des vorliegenden Gesetzes, beziehungsweise bis zur vorherigen Vollendung des 60. Lebensjahres so zu behandeln sind, als ob sie aktiv gedient hätten. Dieselbe Konzession wurde auch jenen begünstigten Pensionisten gemacht, die nach § 2 des Begünstigungsgesetzes in den Ruhestand getreten sind.

Dagegen konnten denjenigen, die nach § 5 des Begünstigungsgesetzes in den Ruhestand treten mußten, eine Konzession nach der Richtung, wie sie den übrigen zuteil wurde, nicht gemacht werden. Es handelt sich hier um jene Personen, die nach dem November 1918 aus den Sukzessionsstaaten nach Österreich zurückgekehrt sind, hier keine Stelle erhalten konnten und mit Wartegebühr beurlaubt wurden.

Das Pensionsbegünstigungsgesetz hat im § 5 bestimmt, daß die mit Wartegebühr beurlaubten Beamten in den dauernden Ruhestand zu versetzen sind.

Ich habe noch zu erwähnen, daß wir bei diesem Anlasse auch eine Entschlieung, die hier unter Nr. 3 abgedruckt ist, gefaßt haben, in welcher die Bundesregierung aufgefordert wird, „jenen Ruheständlern, welche auf Grund der Richtlinien vom 23. November 1918“ — das waren die sogenannten Zwangspensionisten — „in den Ruhestand versetzt, jedoch vertragsmäßig in staatliche Wiederverwendung genommen wurden, über spezielles Ansuchen beim

Vorhandensein berücksichtigungswürdiger Umstände Zulagen bis zu jenem Ausmaße zu bewilligen, das den Gesamtbezug des Ansuchenden dem eines nach § 13, Absatz 2, des Pensionsgesetzes 1921 Behandelten gleichstellt."

Die Bemessungsgrundlage für die Witwen nach Altpensionisten ist dieselbe wie für die nach Neupensionisten. Das gleiche gilt für die Waisen. Eine besondere Begünstigung haben die Witwen der sogenannten begünstigten Pensionisten, deren Bezüge ebenfalls in der Weise festgelegt sind, daß angenommen wird, es habe der Gatte aktiv bis zur Rundermachung dieses Gesetzes gedient.

Im § 18 ist neuerlich von dem Todesfallbeitrag die Rede, der statt des Sterbequartals gegeben werden soll. Ich möchte mir schon jetzt erlauben, in Übereinstimmung mit den Parteien eine Berichtigung dieses Paragraphen dahin zu beantragen, daß die in der fünften Zeile stehenden Worte „28. Februar“ in „30. November“ abgeändert werden.

Bezüglich der Gnadengaben ist ebenfalls eine Entschließung gefaßt worden, in welcher die Bundesregierung aufgefordert wird, vom Herrn Bundespräsidenten zu erwirken, daß endlich eine normative Regelung der Bestimmungen über die Gnadengaben Platz greifen soll.

Wir haben dann die Bemessung der Ruhegenüsse der Altpensionisten. Diese erfolgt analog den Bezügen der übrigen Bundesangestellten, ebenso die der Berufsmilitärpersonen und ihrer Hinterbliebenen.

Zum § 21 des Gesetzes muß ich ebenfalls eine Berichtigung vorbringen, die darin besteht, daß in Zeile 13 statt der Worte „§ 2 dieses Gesetzes“ einzusetzen sind die Worte: „§ 5 dieser Vollzugsanweisung“.

Wir haben dann im IV. Abschnitt die Ruhe- und Versorgungsgenüsse zu behandeln gehabt, die den Angestellten der ehemaligen Kabinettskanzlei, den Zivilangestellten der ehemaligen k. u. k. Behörden und Ämter sowie ihren Hinterbliebenen zugewilligt wurden. Sowohl diese Bestimmungen, als die des V. Abschnittes für die Zivilangestellten der Verwaltungen des ehemals kaiserlichen Vermögens sind in ganz analoger Weise gefaßt worden, wie die Bestimmungen für die Alt- und Neupensionisten des Bundes.

Das IV. Hauptstück hat dann gemeinsame Bestimmungen und sagt, daß die Bestimmungen auf die Altpensionisten nur unter den Voraussetzungen des § 11, das ist unter der Voraussetzung zugewilligt werden können, daß sie am 31. Oktober 1918 in einer Gemeinde der Republik Österreich heimatständig waren. Auch hier werden die Ruhegenüsse mit 90 vom Hundert bemessen, und zwar werden als Bemessungsgrundlage angenommen der Gehalt,

die Hälfte des nächsten anfallenden Vorrückungsbetrages, der Ortszuschlag und die Zulagen.

Bezüglich der Versorgungsgenüsse der Frauen und Kinder eines Ruheständlers wird festgelegt, daß sie die Teuerungszulage in derselben Höhe zu erhalten haben, wie sie den aktiven Bundesangestellten für Frauen und Kinder zugewilligt ist. Diese Zulage wird bei Kindern nur bis zum 21. Lebensjahre bewilligt. Für den Fall aber, daß es sich um solche Kinder handelt, die infolge eines schweren körperlichen Gebrechens unfähig sind, sich selbst ihren Erwerb zu verschaffen, kann diese Teuerungszulage auch auf Lebensdauer zugewilligt werden. Bei Kindern aber, die studieren oder die infolge ihrer weiteren Fortbildung nicht in der Lage sind, selbst schon einem Erwerb nachgehen zu können, kann diese Teuerungszulage bis zum 24. Lebensjahre zugewilligt werden.

Eine besondere Bestimmung ist noch für die Witwen getroffen, die erwerbsunfähig geworden sind oder ein gewisses Alter überschritten haben, und zwar wurde da gesetzlich festgelegt, daß Witwen, die das 55. Lebensjahr überschritten haben und erwerbsunfähig oder sonst berücksichtigungswürdig sind, eine Zulage von 20 Prozent ihrer Pension zugestanden wird.

Es mußten dann noch Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen werden, welche darauf abzielen, daß diese Versorgungsgenüsse und insbesondere der Todesfallbeitrag mit der nötigen Raschheit den Hinterbliebenen zukomme, denn es hat sich leider die Übung eingebürgert, daß gerade die Versorgungsgenüsse und der Todesfallbeitrag, der im Falle des Ablebens eines Staatsbediensteten für die Hinterbliebenen außerordentlich notwendig ist, oft erst nach mehreren Wochen angewiesen worden ist. Wir haben verlangt, daß nunmehr auch entsprechende Vorschüsse bis zum Betrag von 90 vom Hundert an die Hinterbliebenen zugewilligt werden können.

Ich muß noch über ein Kapitel sprechen, über die sogenannten Teuerungsbeiträge, die im § 35 festgelegt worden sind. In diesem Paragraphen und in den folgenden kommt es wiederholt vor, daß wir von „Teuerungsbeiträgen“, „Teuerungszulagen“ und „Teuerungszuwendungen“ sprechen. Diese verschiedenen Benennungen sind nicht etwa der Abwechslung halber gewählt worden, sondern aus ganz bestimmten Gründen. Wir sprechen von „Teuerungszulage“ nur dann, wenn es sich um Teuerungsbeiträge handelt, die auf die Teuerungszulage der aktiven Bediensteten zurückzuführen sind; wir sprechen dann von „Teuerungsbeiträgen“, wenn es sich um Teuerungsbeträge handelt, welche den Pensionisten oder den Witwen zukommen, und wir sprechen von „Teuerungszuwendungen“, wenn wir zwischen den Teuerungszulagen oder Teuerungsbeiträgen mit irgendwelchen Teuerungsbeträgen einen Vergleich ziehen müssen, die seitens

der Länder oder Gemeinden aus einer Dienstleistung gegeben worden sind, die der betreffende Ruheständler oder dessen Witwe dort prästiert hat. Im Falle solche Teuerungszuwendungen zugestanden würden, werden diese natürlich in den Teuerungsbeitrag eingerechnet und es wird nur die eventuelle Differenz zur Auszahlung gelangen. Auch hier ist die Frauen- und Kinderzulage festgelegt, die im Betrage von 6000 K ebenso der Frau, beziehungsweise den Kindern des Ruheständlers gegeben wird wie dies bei den aktiven Bediensteten der Fall ist. Bei Doppelwaisen wird die Bemessung in der Weise vorgenommen, daß sie eine Teuerungszulage erhalten, welche sich auf 30 Prozent des jeweiligen Teuerungsbeitrages erstreckt, der ihrem Vater gebührt hätte. Das bekommen diese Doppelwaisen ohne Rücksicht auf ihre Zahl gemeinsam und außerdem bekommt jede Doppelwaise noch die Teuerungszulage von 6000 K, wie sie den Kindern des Ruheständlers oder den Kindern eines aktiven Bundesangestellten zugestanden ist. Es ist selbstverständlich, daß, wenn Waisen einen anderweitigen Bezug aus sonstigen öffentlichen Mitteln erhalten, ihr gesetzlicher Vertreter verpflichtet ist, hiervon die Anzeige zu erstatten.

Die sonstigen Bestimmungen dieses Hauptstückes des Gesetzes befassen sich noch mit der Auszahlung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse, ferner damit, wie weit die Exekution auf diese Versorgungsgenüsse zulässig ist. Ich möchte da gleich erwähnen, daß die Teuerungsbeiträge der Ruheständler sowie der Witwen und Waisen von jeder Exekution befreit sind. Die folgenden Abschnitte beinhalten nichts anderes, als daß wieder die verschiedenen Personen, beziehungsweise ihre Hinterbliebenen genannt werden, die ich wiederholt schon zur Aufzählung gebracht habe, und daß auch in diesen Bestimmungen analoge Normen getroffen werden, wie das für die Bundesangestellten der Fall ist.

Das V. Hauptstück befaßt sich mit den Hinterbliebenen von Staats(Bundes)angestellten, Angestellten der ehemaligen Kabinettskanzlei, Zivilangestellten der ehemaligen k. u. k. Behörden und Ämter und der Verwaltungen des ehemals kaiserlichen und des für das Haus Habsburg-Lothringen oder für eine Zweiglinie desselben gebundenen Vermögens.

Auch hier sind die Bestimmungen mutatis mutandis dieselben wie für die übrigen Pensionisten. Es wurde dann weiters in diesem Gesetze festgelegt, daß, wenn ein Beamter nach dem 65. Lebensjahr in der Aktivität heiratet, ein Versorgungsgenussanspruch der Witwe nur dann zugesprochen wird, wenn der Gatte mindestens 15 Jahre gedient hat, wenn die Ehe zwei Jahre gedauert hat und aus dieser Ehe ein Kind geboren wurde oder die Witwe sich im Zeitpunkte des Todes im Zustande der Schwangerschaft befindet oder durch die Ehe ein Kind legitimiert wurde.

Im folgenden Paragraphen wurden Bestimmungen für die sogenannten „Ruheständchen“ festgelegt. Es ist dem hohen Hause wohl bekannt, daß man seitens der Pensionistenvereinigungen schon lange angestrebt hat, diese Ruheständchen zu legitimieren. Auch hier wurde festgelegt, daß Versorgungsgenussansprüche der Witwe nur dann zu Recht bestehen, wenn die Ehe vor dem erreichten 65. Lebensjahr geschlossen wurde, wenn zwischen dem Ehegatten kein größerer Altersunterschied als ein solcher von 25 Jahren war, wenn die Ehe mindestens 3 Jahre gedauert hat und aus dieser Ehe entweder ein Kind geboren wurde oder ein Kind legitimiert worden ist. Wir sind sogar bei den Ruheständlerreihen solcher Personen, die im Kriege eine Schädigung erlitten haben, noch weiter gegangen, indem eine solche Ruheständlerrehe ohne Rücksicht auf die Dauer der vollstreckten Dienstzeit sanktioniert wurde. Für die Berufsmilitärpersonen und deren Hinterbliebenen sind analoge Bestimmungen getroffen worden.

Wir haben dann weiter Resolutionen gefaßt bezüglich der Berufsmilitärpersonen, in denen gewünscht wird, daß auch die ehemaligen Militärkapellmeister berücksichtigt werden sollen, dann aber auch jene Personen, die eine Ehe unter Verzicht auf die Versorgungsgenüsse nur deshalb geschlossen haben, weil ihre Einreihung in das für ihre Kontraktstandesgruppe vorgeschriebene Kontingent an verheirateten Militärpersonen nicht erfolgen konnte; endlich haben wir die Bundesregierung aufgefordert, jenen Pensionisten, welche erst im Ruhestande eine Ehe geschlossen haben, für Frau und Kinder die Teuerungszulage im gleichen Ausmaß und unter den gleichen Voraussetzungen, wie dies bei den aktiven Bundesangestellten der Fall ist, auszus zahlen.

Ich muß noch einem Wunsche des Ausschusses Rechnung tragen, der dahin gegangen ist, daß man sich in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auch mit dem Gedanken vertraut machen möge, dort, wo einem verwitweten Ruheständler der Hausstand durch seine Tochter oder eine weibliche Verwandte geführt wird, wenigstens mit Zubilligung einer Teuerungszulage von jährlich 6000 K vorzugehen.

Das VI. Hauptstück enthält Bestimmungen über die begünstigte Versorgungsbehandlung der Bundesangestellten und deren Hinterbliebenen aus Anlaß der militärischen Dienstleistung im Kriege. Es wird hier festgelegt, daß der Witwengenuß mit 80 Prozent und in außerordentlichen Fällen, insbesondere dann, wenn der Betreffende unter die Unfallhinterbliebenennovelle fällt, bis zu 100 Prozent zu bemessen ist. Wir mußten da auch, damit sich nicht die Anomalie ergibt, daß der aktive Bundesangestellte vielleicht nur mit 50 Prozent seiner Ruhebemessungsgrundlage in den Ruhestand

treten muß, während der Witwe 80 oder mehr Prozent zugewilligt werden, eine Entschließung fassen, die unter „8“ abgedruckt ist, mit welcher die Regierung aufgefordert wird, „den im § 2 der Unfallhinterbliebenennovelle genannten Angestellten, wenn sie im Dienste einen Unfall erleiden, der erwiesenermaßen die Dienstunfähigkeit zur Folge hat, einen Ruhegenuß im Ausmaße von 80 Prozent der Ruhegenußbemessungsgrundlage, wenn aber erwiesenermaßen infolge des Unfalles die gänzliche Erwerbsunfähigkeit eingetreten ist, in einem noch höheren Ausmaße bis zu 100 Prozent der Ruhegenußbemessungsgrundlage zu gewähren.“

Die weiteren Bestimmungen betreffen die verschiedenen Beamtenanwärter: Praktikanten, Supplenten, Assistenten, Rechtspraktikanten und Auskultanten, denen für den Fall, daß sie einen fortlaufenden Ruhegenuß erhalten, 50 Prozent der Ruhegenußbemessungsgrundlage in Anrechnung zu bringen sind.

Für die Kriegerwitwen haben wir noch die besondere Bestimmung aufgenommen, daß sie im Falle ihrer Wiederverehelichung mit einem Invaliden jenen Betrag ihrer Witwenpension erhalten, um den diese Pension gegenüber der normalen Witwenpension erhöht worden ist.

Wir haben dann endlich im VII. Hauptstück die sogenannten Schlußbestimmungen. Bei den Beratungen des VII. Hauptstückes ist seitens der Herren Abgeordneten Schulz, Zelenka und Witternigg der Antrag gestellt worden (*liest*):

„Der Anspruch auf den Ruhegenuß ist dem Bezugsberechtigten abzuerkennen, wenn er eine der demokratischen Republik feindliche Tätigkeit oder Propaganda entfaltet.“

Das zweite Alinea dieser Bestimmung enthält dann die Unterstellung der verschiedenen Bediensteten unter die bezüglichen Disziplinarcommissionen. Ich mußte mich schon im Ausschuß — und muß das auch heute tun — gegen diesen Minderheitsantrag aussprechen, weil ich darin eine Ausnahmsbestimmung erblicke, die mir gerade in einem Gesetz für Ruheständler nicht angebracht und angemessen erscheint.

Dagegen wurde, nachdem dieser Minderheitsantrag im Ausschuß abgelehnt worden war, die unter „9“ abgedruckte Entschließung gefaßt (*liest*):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, einen Gesetzentwurf einzubringen, worin gegen Beamte und Pensionisten, die eine der demokratisch-republikanischen Staatsform feindliche Tätigkeit und Propaganda entfalten, entsprechende Strafbestimmungen bis zur Entlassung aus dem Bundesdienste, beziehungsweise bis zum Verluste der Ruhegenüsse vorzusehen sind.“

Der § 62 enthält dann eine Bestimmung, die negativ gefaßt ist und folgendermaßen lautet (*liest*):

„Der Versorgungsanspruch steht der Witwe eines Bundesangestellten dann nicht zu, wenn die Ehe mit Nachsicht vom Ehehindernis des bestehenden Ehebandes geschlossen wurde und die Witwe aus einer früheren Ehe beim Ableben des Gatten den Anspruch auf Versorgungsgenu besitzt.“

Ich habe zu diesem Paragraphen zu bemerken, daß ich namens meiner Partei erklären muß, daß sie nicht in der Lage ist, dieser Bestimmung beizutreten.

§ 63 enthält dann die Bestimmungen über die sogenannte Automatik und legt das fest, was ich bereits eingangs meiner Ausführungen erklärt habe, daß nämlich alle Erhöhungen der legalen Bezüge der Bundesangestellten auch auf die Pensionisten zurückwirken, daß aber auch alle sonstigen Zuwendungen, die aus irgendeiner Ursache den aktiven Bundesangestellten zugewilligt werden, auf die Pensionisten zurckzuwirken haben und daß die entsprechend erhöhten Beiträge sowohl den Ruheständlern selbst als auch deren Witwen anzuweisen sind.

Das Gesetz enthält dann eine weitere Bestimmung, die dahin geht, daß den Pensionsparteien auch Vorschüsse bis zur Höhe des dreifachen Monatsbezuges gegeben werden können, weiters, daß die öffentlichen Lasten von den normalmäßigen oder provisorisch erhöhten Ruhe(Versorgungs)genssen sowie von den Gnadengaben (Gnadenversorgungs-genssen) und außerordentlichen, nicht auf Rechtsansprüchen beruhenden Versorgungsgenssen einschließlich aller Nebenbezüge, ferner die Stempelgebühren von den Quittungen über obige Bezüge bis auf weiteres vom Bund zur Zahlung übernommen werden.

Auch bezüglich der Bemessung der Einkommensteuer wurden die Bestimmungen, die im Besoldungsgesetze für die aktiven Bediensteten festgelegt wurden, in dieses Gesetz übernommen.

Einem Wunsche, der seitens der Pensionistenvereinigungen wiederholt ausgesprochen wurde, ist mit der Entschließung 10 entgegengekommen worden, in welcher die Bundesregierung aufgefordert wird, zu verfügen, daß den Pensionsparteien die im Wege der Postsparkasse zukommenden Bezüge kostenlos zugestellt werden.

Ich habe zur Automatik noch zu bemerken, daß sie einzig und allein dann keine Anwendung findet, wenn es sich darum handelt, daß die Bezüge der künftigen Bundesangestellten wegen einer Änderung des Dienstbetriebes oder wegen gesteigerter dienstlicher Verpflichtungen der Bundesangestellten erhöht werden.

Eine weitere Gesetzesbestimmung legt fest, daß die normalmäßigen Ruhe(Versorgungs)genüsse sowie die Teuerungsbeiträge (Teuerungszulagen) der Angestellten und ihrer Hinterbliebenen, auf welche dieses Gesetz keine Anwendung findet, sinngemäß und nach gleichen Grundsätzen zu regeln sind. Abweichungen können wohl gemacht werden, doch sollen sie sich auf nichts anderes erstrecken, als auf Lohnregulierungen oder höchstens auf den Beginn der Wirksamkeit dieser Bestimmungen oder des neu zu schaffenden Gesetzes.

Der Schlußparagraph bestimmt endlich, daß die Bestimmungen bezüglich der Einkommensteuer auf den 1. Jänner 1920, die Bestimmungen über die Automatik auf den 1. November 1921 und die sonstigen Gesetzesbestimmungen auf den 1. März 1921 zurückwirken.

Gleichzeitig treten die Hinterbliebenenversorgungsnovelle, das Pensionistengesetz, der Nachtrag zum Pensionistengesetz, der § 8 des Militärabbaugesetzes, soweit sie sich auf die unter dieses Gesetz fallenden Personen beziehen, außer Kraft.

Schließlich hat der Finanzausschuß noch zwei weitere Resolutionen beschlossen, und zwar wird in der einen die Bundesregierung aufgefordert, alle gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen, die mit diesem Gesetze in Widerspruch stehen, zusammenzustellen und in einer zu erlassenden Verordnung als aufgehoben zu erklären; ferner wird die Bundesregierung aufgefordert, den Anspruchsberechtigten noch vor Weihnachten Vorauszahlungen pro Dezember 1921 zur Auszahlung zu bringen.

Hohes Haus! Ich habe im großen ganzen die Bestimmungen des neuen Pensionistengesetzes 1921 zur Kenntnis gebracht, und ich darf wohl der Erwartung Ausdruck geben, daß Sie in Berücksichtigung der außerordentlich schwierigen Lage, in welcher sich alle Pensionisten, Witwen und Waisen befinden, diesem Gesetze sowie den beigedruckten Entschlüssen ihre Zustimmung erteilen werden. Ich bitte den hohen Nationalrat, in die Spezialdebatte einzugehen. *(Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident **Reith**: Ich eröffne die Debatte und würde, wenn kein Widerspruch erfolgt, die General- und die Spezialdebatte unter Einem abführen. *(Nach einer Pause:)* Ein Widerspruch erfolgt nicht.

Die Abgeordneten Miklas und Genossen haben eine Resolution überreicht *(liest)*:

„Die Regierung wird aufgefordert, den im Ruhestand befindlichen katholischen Geistlichen, welchen auf Grund des Gesetzes vom 18. März 1920, St. G. Bl. Nr. 132 (Pensionistengesetz), und auf Grund des Gesetzes vom 17. März 1921, B. G. Bl.

Nr. 167 (Nachtrag zum Pensionistengesetz), erhöhte normalmäßige Ruhegenüsse oder Ruhegenüsse auf Grund des Gesetzes vom 16. Dezember 1920, St. G. Bl. Nr. 4—1921, aus den Religionsfonds, beziehungsweise aus der staatlichen Dotation derselben zu kommen, Vorauszahlungen auf jene Bezüge, die ihnen für 1921 auf Grund einer Neuregelung ihrer Ruhegenüsse (Teuerungszulagen) zufallen werden, gegen nachträgliche Ausgleichung zu gewähren, insofern ihre bisherigen normalmäßigen Ruhegenüsse einschließlich aller Zulagen den Betrag von 4000 K monatlich nicht übersteigen.

Desgleichen wird die Regierung aufgefordert, den im Bezuge von Gnadengaben oder außerordentlichen Versorgungsgenüssen stehenden Personen aus Anlaß des Pensionistengesetzes 1921 entsprechende Zuwendungen sogleich flüssig zu machen.“

Diese Resolution ist gehörig unterzeichnet und steht daher mit in Verhandlung.

Zum Worte gemeldet sind die Abgeordneten Schulz, Miklas und Angerer.

Ich erteile das Wort dem Herrn Abgeordneten Schulz.

Abgeordneter **Schulz**: Hohes Haus! Sie haben aus den Ausführungen des Herrn Referenten entnommen, daß die Regierung sich nunmehr ihrer Pflicht gegenüber den Pensionisten bewußt geworden ist. Das, was wir seit Jahr und Tag als Pensionistenelend aus den Blättern, wenn nicht aus eigener Anschauung bei unseren Angehörigen kennengelernt haben, ist nunmehr endgültig aus der Welt geschafft. Die Wünsche der Pensionisten haben volle Befriedigung gefunden.

In Erkenntnis dieser weitreichenden Fürsorge, die der Staat nunmehr seinen Pensionisten angedeihen läßt, hat sich der Unterausschuß auch mit der Frage beschäftigt, ob die Regierung nicht auch berechtigt wäre, von den Pensionisten und von allen übrigen Pensionsparteien auch das Treueverhältnis zur Republik zu verlangen. Es war kein Zufall, daß alle Vertreter der Parteien im Unterausschuß der gleichen Meinung waren, daß alle das Gefühl hatten, es müsse Vorsorge getroffen werden, daß Pensionisten, die nunmehr auf Kosten des Staates wirklich beruhigt der Zukunft entgegensehen können, diese ihre wirtschaftliche Sicherheit dazu benutzen, um monarchistische Propaganda zu treiben. Es war vielleicht nur deswegen kein Zufall, weil die Vertreter im Unterausschuß Beamte waren, die das Gefühl hatten, daß das Verhältnis der Dienstnehmer zum Dienstgeber in einem öffentlichen Dienst ein ganz besonderes Treueverhältnis beinhaltet. Erst

bei den nachfolgenden Beratungen im Unterausschuß, nachdem die Vertreter im Unterausschuß mit ihren Parteien Fühlung genommen hatten, wurden Bedenken laut, ob nicht eine solche Bestimmung, wie unsere Partei sie als Minderheitsantrag im § 62 zum Ausdruck bringen will, als eine gesetzliche Ausnahmebestimmung ausgelegt werden könnte.

Wir konnten dieser Auffassung nicht beipflichten. Aber, nachdem es uns ernstlich darum zu tun war, eine wesentliche Beschränkung dieser monarchistischen Propagandatätigkeit doch herbeizuführen . . . (Abgeordneter Zelenka: Oberst Wolff!) Oberst Wolff, Schager, man könnte da viele anführen . . . wurde nunmehr eine Form gesucht, die zu einer Parteienvereinbarung führte. Ein Antrag, der nunmehr Antrag Angerer, Döehnal, Schulz und Genossen heißt, wurde erzielt. Ich ziehe daher im Namen meiner Partei den Minderheitsantrag zurück, wenn an Stelle dessen als § 62 im VII. Hauptstück folgender Paragraph angenommen wird (liest):

„Auf sämtliche Beamte und Angestellte, die auf Grund dieses Gesetzes auf Ruhegenüsse Ansprüche haben, finden die Bestimmungen der §§ 153 bis 155 des Gesetzes vom 25. Jänner 1914, R. G. Bl. Nr. 15, betreffend das Dienstverhältnis der Staatsbeamten und der Staatsdienerschaft (Dienstpragmatik), Anwendung. Desgleichen sind sie an die im Dienstgelöbnisse der Bundesangestellten enthaltenen Pflichten gebunden.“

Zur Durchführung des Disziplinarverfahrens ist bei ehemaligen k. k. und k. u. k. Ministern, bei Angestellten der ehemaligen Kabinettskanzlei, Zivilangestellten der ehemaligen k. u. k. Behörden und Ämter, dann bei den Angestellten der Verwaltung der ehemals kaiserlichen und das für das Haus Habsburg-Lothringen oder für eine Zweiglinie desselben gebundenen Vermögens die beim Bundesministerium für Inneres und Unterricht bestehende Disziplinarkommission, bei Berufsmilitärpersonen ohne Rücksicht auf ihren Rang die Disziplinarkommission für höhere Stabsoffiziere im Bundesministerium für Heereswesen zuständig.“

Die §§ 62 bis 67 würden dann eine entsprechende Ummummerierung erfahren. (Lebhafter Beifall.)

Präsident **Brick**: Der Antrag des Herrn Abgeordneten Schulz ist verlesen. Er ist gehörig gezeichnet und steht mit in Verhandlung.

Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Angerer; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. **Angerer**: Hohes Haus! Das Gesetz, das wir jetzt verabschieden, ist von allen Parteien auf das lebhafteste begrüßt und von den Vertretern aller Parteien im Unterausschuß auf das eifrigste gefördert worden. Alle Parteien haben die Überzeugung gehabt, daß zu denjenigen Schichten der Bevölkerung, die sich am allerwenigsten helfen können, die alten Leute, die Pensionisten gehören, und daß es nur eine Gruppe ähnlicher Art gibt, das sind die unter den Namen Kleinrentner vielfach zusammengefaßten Personen, für die auch etwas wird geschehen müssen.

Die wichtigste Forderung der Pensionisten war, wie schon der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, die, daß eine Automatik eingeführt werde, das heißt, daß automatisch die Erhöhung der Bezüge der Aktiven auch auf die Bezüge der Pensionisten zurückwirke. Das ist nun voll erreicht. Wir haben uns auch bemüht, die verschiedenen Gruppen der Pensionisten gleichzustellen.

So wie die Automatik erreicht worden ist, ist auch der Grundsatz der Gleichstellung insoweit erreicht worden, als die Besoldungsordnung nunmehr die einheitliche Grundlage für alle Ruheständler und deren Hinterbliebene bildet. Wenn daher Altpensionisten und Neupensionisten im Gesetze aufscheinen, so ist das nicht eine Scheidung in zwei ungleich behandelte Gruppen, sondern nur eine äußere Form, die notwendig wurde, um die Eingliederung auf eine einheitliche Grundlage herbeiführen zu können. Wenn man aber unter Gleichstellung die volle Beseitigung der Verschiedenheiten der Vorwärtsverhältnisse der früheren Zeit und der Gegenwart, insbesondere der Verschiedenheiten in den Beförderungsverhältnissen vor und nach dem 1. Jänner 1920 und ihrer Wirkungen versteht, dann muß gesagt werden, daß diese Gleichstellung allerdings nicht ganz erreicht worden ist, obwohl die Vertreter aller Parteien alles aufgewendet haben, um auch diese Ungleichheit zu überwinden. Es ist auch in dieser Richtung viel erreicht worden, freilich bei weitem nicht alles. Wir sind aber vor die Frage des Entweder-Oder gestellt gewesen, vor die Frage, ob wir die Automatik annehmen oder fallen lassen, oder ob wir uns in diesem zweiten Belange gewisse Beschränkungen auferlegen wollen. Und da haben wir uns alle übereinstimmend auf den Standpunkt gestellt, daß die wichtigste Forderung die Automatik ist. Wir haben also die volle Automatik und die Gleichstellung auf die Bezüge der Besoldungsordnung erreicht; nicht ganz erreicht aber haben wir, daß alle Unterschiede der Beförderungsverhältnisse vor und nach dem 1. Jänner 1920 vollständig wettgemacht würden. Die Vorteile der Automatik sind jedoch so weitaus überwiegend, daß es die übereinstimmende Ansicht aller Mitglieder des Ausschusses war, daß man die Automatik in

den Vordergrund stellen müsse, und daß ihre gesetzliche Festlegung das wichtigste Ergebnis sei.

Auch der sogenannten „Pensionsbegünstigten“ wurde gedacht, ebenso der von Österreich noch nicht Übernommenen, der Gnadenpensionisten, der Witwen und Waisen, der infolge Krankheit frühzeitig Pensionierten, der kriegsbeschädigten Bundesangestellten, jener, die erst im Ruhestande geheiratet haben usw. Alle diese Gruppen der Pensionisten können mit den Erfolgen zufrieden sein, die ihnen dieses Gesetz bietet. Es ist festzustellen, daß es keinen Staat gibt, wo in so weitgehendem Maße für die Pensionisten vorgesorgt ist, wie bei uns durch dieses Gesetz. Wir haben das Gesetz nicht bloß als ein Pensionistengesetz an und für sich, sondern als ein Gesetz betrachtet, das auch soziale Aufgaben zu erfüllen hat. Deshalb haben wir die Gnadenpensionisten, die Kriegsbeschädigten und die verschiedenen Gruppen der Ruheständler mit einbezogen und besondere Rücksicht auf Kranke, Witwen und Kinder genommen. Es ist ein Gesetz, das zweifellos auch in sozialer Hinsicht einen ganz wesentlichen Fortschritt bedeutet.

Ich will nicht auf die einzelnen Paragraphen eingehen, das hätte keinen Sinn; ich möchte zum Schlusse zusammenfassend nur noch feststellen, daß wir bei den langwierigen Beratungen in Übereinstimmung aller Parteien vorgegangen sind, und daß durchaus einheitliche Beschlüsse vorliegen. Es ist dieses Gesetz nicht als ein Gesetz mit parteipolitischen Hintergedanken aufgefaßt worden, sondern als ein Gesetz, in dem die Grundsätze der Menschlichkeit zur Geltung kommen sollen, die für uns alle als maßgebend erschienen sind.

Wenn der Staat ziemlich bedeutende Ausgaben dabei haben wird, so glauben wir, daß er sie wird tragen müssen, weil es die Gesetze der Menschlichkeit erheischen; der Staat muß diese Opfer bringen. Er wird ein gutes Werk tun mit den Ausgaben, die in diesem Gesetze für eine hilflose Klasse der Bevölkerung, für die alten Leute, die Witwen und Waisen vorgesehen sind. In diesem Sinne begrüßen wir das Gesetz auf das wärmste.

Präsident Heiß: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Leuthner; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Leuthner: Hohes Haus! Die Regierung hat versucht, mit der Pensionsnovelle zugleich auch die Ruhegenüsse für die Geistlichkeit einzuschmuggeln. Diesen Anschlag haben wir abgewehrt. Es wurden nun die Ruhegenüsse der Geistlichkeit zum Gegenstand einer besonderen Gesetzesvorlage gemacht, gegen die wir jetzt im Ausschusse unseren Kampf führen. Der Widerstand, den wir dort erhoben haben, scheint den Herren ein wenig unangenehm geworden zu sein, ihnen ein wenig

Bedenken eingeflüßt zu haben, und sie suchen deshalb einen Ausweg oder einen Umweg, den Umweg einer Resolution. Diese Resolution beschränkt sich auf einen geringen Betrag und scheint alles unter die deckende Hülle des Mitleids bringen zu wollen.

Wir müssen gleichwohl die Resolution ablehnen. Es handelt sich hier um eine prinzipielle Frage. Wenn es bedürftige alte Priester gibt, die Not leiden, so ist das eine Angelegenheit der Organisation, der sie ihre Dienste geleistet haben, der katholischen Kirche, und es wäre sonderbar, wenn diese gewaltigste Organisation Deutschösterreichs nicht imstande wäre, Männer, die sie als verdiente Diener ansieht, über die Not ihres Alters hinwegzutragen. Überdies hat ein Beschluß des Hauses der klerikalen Partei den Weg gezeigt, wie sie imstande ist, für ihre alten Priester zu sorgen. Das Haus hat bekanntlich mit Mehrheit beschlossen, daß die Regierung eine Vorlage auf Gründung von Pfargemeinden einbringen soll. Damit ist der Weg gewiesen, auf dem erreichbar ist sowohl eine voll ausreichende Besoldung der aktiven wie auch der quieszierten Priester. Nur so allein ist die Frage im Einklange mit einer modernen Gestaltung des Verhältnisses zwischen Staat und Kirche lösbar, nicht aber auf dem Wege, den diese Resolution, wenn auch in verdeckter Form beschreitet. Das Wort „Voranzahlung“ schon deutet darauf hin, daß von neuem ein Privileg geschaffen werden soll. Denn ein Privileg ist jedes Verhältnis, in dem Menschen Rechte gegeben werden, denen keinerlei Pflicht entspricht.

Trotzdem es sich also in dem vorliegenden Fall um einen geringen Betrag handelt, und man die Sache unter die deckende Hülle des Mitleids zu bringen sucht, müssen wir die Resolution ablehnen, weil sie gegen das Prinzip verstößt, keinen privilegierten Stand, keinen privilegierten Beruf zu schaffen. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident Heiß: Zum Worte hat sich gemeldet der Herr Abgeordnete Miklas; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Miklas: Hoher Nationalrat! Der Herr Abgeordnete Leuthner hat vom prinzipiellen Standpunkt seiner Partei aus erklärt, daß er nicht imstande sei, der von mir und meinen Parteifreunden vorgeschlagenen Resolution bezüglich vorläufiger Voranzahlungen an die Pensionisten der Seelsorgegeistlichkeit zuzustimmen. Er hat aber selbst anerkannt, daß die drückende Notlage derjenigen Kreise, um die es sich hier handelt, wohl eine gewisse Berücksichtigung verdient. Er hat gesprochen von einer scheinbar deckenden Hülle des Mitleids, die um diese Resolution gelegt wird. Ich kann ihm versichern, daß es nach meiner und unserer Überzeugung keineswegs bloß eine scheinbare deckende

Hülle des Mitleids ist, sondern wahres aufrichtiges Mitleid mit den Ärmsten der Armen, wie ich sie schon einmal in einer Rede hier in diesem hohen Hause genannt habe, mit den Kleruspensionisten. Es ist auch ein überaus bescheidenes Entgegenkommen, das in dieser Resolution von der Regierung für diese Ärmsten der Armen gefordert wird. Es sollen allen jenen, welche samt ihren Zulagen an normalmäßigen Ruhegenüssen usw. nicht mehr als 4000 K Monats Einkommen als Ruhegenuß beziehen, eine entsprechende Zuwendung seitens der Regierung gegeben werden. Wenn man diese Ziffer von 4000 K betrachtet, so muß man sagen, man möchte sich schämen, daß eine solche Ziffer als ein Monatsbezug überhaupt in diesem hohen Hause genannt werden muß. Man darf die armen Kleruspensionisten mit anderen Berufsclassen des Volkes gar nicht vergleichen, wenn man von 4000 K Monatsbezug für sie spricht.

Auf die prinzipiellen Gründe einzugehen, halte ich heute nicht für notwendig. Ich appelliere vielmehr an das hohe Haus, angesichts der wirklich unbeschreiblich drückenden Notlage, um die es sich bei den betroffenen Kreisen handelt, dieser Resolution zuzustimmen und damit der Regierung die Möglichkeit zu geben, entsprechende Zuwendungen an diese Kreise flüssig zu machen. Es handelt sich hier um eine Notmaßnahme für diejenigen, die ein ganzes arbeitsreiches Leben hindurch Erzieher und Seelsorger des Volkes, Erzieher der ihnen anvertrauten Gläubigen, Seelsorger auch in Arbeiterfamilien gewesen sind, Erzieher auch in der Schule, wo sie in die Kinderherzen die Lehren des göttlichen Heilands hineingelegt haben. Ich bitte insofgedessen, der Resolution, die wir beantragt haben, die Zustimmung zu erteilen.

Der zweite Teil unserer Resolution betrifft analoge Zuwendungen für die Gnadenpensionisten und darf auf die allgemeine Zustimmung des ganzen Hauses rechnen. Ich bitte auch diesen Teil anzunehmen. *(Lebhafter Beifall.)*

Präsident **Heiß**: Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort?

Berichterstatter Dr. **Odehnal**: Ich verzichte.

Präsident **Heiß**: Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Ich schreite zur Abstimmung.

Das hohe Haus hat zur Kenntnis genommen, daß in der Vorlage beim § 6, Punkt 2, ein Druckfehler unterlaufen ist. Die Wörter „vom verstorbenen Gatten zuletzt bezogenen“ sind zu streichen; dann beim § 18, wo es in der fünften Zeile statt

„28. Februar“ „30. November“ heißen soll, ferner beim § 21, wo es statt „§ 2 dieses Gesetzes“ heißen soll „§ 5 dieser Vollzugsanweisung“.

Gegen die Bestimmungen des Gesetzes, welche die §§ 1 bis inklusive 61 umfassen, sind Gegenanträge oder Abänderungsanträge nicht gestellt. Ich werde daher die §§ 1 bis inklusive 61 unter einem zur Abstimmung bringen.

Ich bitte jene Abgeordneten, die ihnen ihre Zustimmung geben wollen, sich von den Sigen zu erheben. *(Geschicht.)* Die §§ 1 bis 61 sind angenommen.

Nun liegt ein Antrag der Abgeordneten Angerer, Odehnal, Schulz und Genossen auf Einfügung eines neuen § 62 vor. Er wurde bereits verlesen und ich kann mir die abermalige Verlesung ersparen. Ich werde darüber abstimmen lassen. Sollte dieser § 62 angenommen werden, so erfahren dadurch die nächsten Paragraphen eine Änderung der Zahl.

Ich bitte nunmehr jene Abgeordneten, die dem Antrag Angerer-Odehnal-Schulz gemäß diesen § 62 eingeschaltet wissen wollen, sich von den Sigen zu erheben. *(Geschicht.)* Gleichfalls angenommen.

Die nächsten Paragraphen lauten daher „63“, „64“ usw. Gegen die §§ 63, neu bis inklusive 68 ist ein Abänderungs- oder Zusatzantrag nicht gestellt. Dagegen ist der Wunsch geäußert worden, es sei über den § 63 getrennt abzustimmen.

Ich lasse also zunächst über den § 63, neu, abstimmen. Ich bitte jene Abgeordneten, die ihm ihre Zustimmung geben wollen, sich von den Sigen zu erheben. *(Geschicht.)* Der Paragraph ist angenommen.

Nun kommen wir zur Abstimmung über die §§ 64, neu, bis inklusive 68. Ich bitte jene Abgeordneten, die ihnen ihre Zustimmung geben wollen, sich von den Sigen zu erheben. *(Geschicht.)* Sie sind angenommen.

Ich werde nachträglich vom Bureau darauf aufmerksam gemacht, daß infolge der Unnummerierung nunmehr im § 68 der Bezug auf den § 65 in einen Bezug auf den § 66 geändert werden muß; ebenso muß es im § 68 in der zweiten Zeile des Absatzes 1 statt „§ 63“ nunmehr „§ 64“ heißen. Diese stilistischen Änderungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Abstimmung über den Minderheitsantrag der Abgeordneten Schulz, Zelenka, Witternigg entfällt, weil dieser Antrag zurückgezogen wurde.

Zu einem formalen Antrage hat sich der Herr Berichterstatter zum Worte gemeldet; ich erteile ihm das Wort.

Berichterstatter Dr. **Odehnal**: Ich beantrage die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Präsident Seif: Der Herr Berichterstatter beantragt, die dritte Lesung sofort vorzunehmen. Zur Annahme dieses formalen Antrages ist eine Zweidrittelmehrheit notwendig.

Ich bitte diejenigen Abgeordneten, die diesem Antrage zustimmen, sich zu erheben. (*Geschicht.*) Das hohe Haus hat mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit beschlossen, die dritte Lesung sofort vorzunehmen.

Wünscht jemand das Wort? (*Niemand meldet sich.*) Es ist nicht der Fall. Wir schreiten daher zur Abstimmung.

Ich bitte diejenigen Abgeordneten, die dem Gesetze auch in dritter Lesung zustimmen, sich von den Sigen zu erheben. (*Geschicht.*) Das Bundesgesetz über die Regelung der Ruhe(Versorgungs)genüsse der Staats(Bundes)angestellten und anderer Kategorien von Angestellten sowie ihrer Hinterbliebenen, dann über Feuerungsmaßnahmen für Pensionisten (Pensionsgesetz 1921) ist auch in dritter Lesung angenommen und damit endgültig zum Beschlusse erhoben.

Wir kommen zur Abstimmung über die vorliegende Resolution des Abgeordneten Miklas und Genossen. Die Resolution ist bereits verlesen, und ich kann sie daher sofort zur Abstimmung bringen. (*Abgeordneter Sever: Ich bitte um das Wort zur Abstimmung!*) Herr Abgeordneter Sever zur Abstimmung.

Abgeordneter Sever: Ich beantrage getrennte Abstimmung.

Präsident Seif: Der Herr Abgeordnete Sever beantragt getrennte Abstimmung über den ersten Teil bis zu den Worten: „von 4000 K monatlich nicht übersteigen“. Ich werde diesem Wunsche Rechnung tragen.

Ich bitte diejenigen Abgeordneten, die dem ersten Teile der Resolution bis zu den Worten „von 4000 K monatlich nicht übersteigen“ zustimmen, sich zu erheben. (*Geschicht.*) Das ist die Mehrheit.

Ich bitte diejenigen Abgeordneten, die dem zweiten Teile der Resolution zustimmen, sich zu erheben. (*Geschicht.*) Gleichfalls angenommen.

Wir haben dann noch über die Entschliessungen abzustimmen, die vom Ausschusse vorgelegt wurden. Ich glaube, sie nicht verlesen zu müssen.

Ich bitte diejenigen Abgeordneten, die diesen Entschliessungen zustimmen, sich von den Sigen zu erheben. (*Geschicht.*) Angenommen. Damit ist dieser Gegenstand erledigt. (*Lebhafter Beifall und Händeklatschen.*)

Wir kommen nun zum zweiten Punkt der Tagesordnung, das ist die Fortsetzung der Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag und das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1922, und zwar zu „XVII. Verkehrswesen“.

Berichterstatter über Kapitel 32, Titel A und B, „Post, Telegraph, Fernsprecher und Rohrpost“, ist der Herr Abgeordnete Steinegger; ich bitte ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Spezialberichterstatter Steinegger: Hohes Haus! Ich habe über Kapitel 32, Titel A und B, „Post, Telegraph, Fernsprecher und Rohrpost“, zu berichten. Mein Bericht kann sehr kurz sein, da ein ausführlicher schriftlicher Bericht vorliegt, von dem ich überzeugt bin, daß ihn jeder Abgeordnete gelesen und zur Kenntnis genommen hat. Ich will nur schlagwortartig die Hauptdaten herausheben. Bei der „Post“ haben wir einen Betriebsüberschuß von rund 144 Millionen Kronen, beim „Telegraphen“ von rund 250 Millionen Kronen. Dem Berichte sind drei Resolutionen angefügt, von denen die eine den Ausbau des Hauptpostamtes in Klagenfurt, die zweite eine größere Bedachtnahme auf die Bau-genossenschaften der Postangestellten und die dritte die Wiedervereinigung von Post und Telegraph zum Inhalte hat.

Eine sehr große Post in dem Berichte sind, wie überall, natürlich die Kursverluste.

Es könnte bei dieser Gelegenheit auch darauf aufmerksam gemacht werden, daß dieses Kapitel im Ausschuß im allgemeinen einer eingehenden Würdigung unterzogen worden ist, so daß ich glaube, daß im hohen Hause nicht mehr allzuviel darüber zu sagen sein wird. Ich bitte das hohe Haus um die Annahme des Kapitels.

Präsident Seif: Zu Kapitel 32, Titel C, „Postsparkassenamt“, erteile ich dem Berichterstatter Dr. Odehnal das Wort.

Spezialberichterstatter Dr. Odehnal: Hohes Haus! Ich habe die Ehre, über Kapitel 22, Titel C, „Postsparkassenamt“, zu referieren. Das Postsparkassenamt ist mit dem Gesetz vom Jahre 1882 ins Leben gerufen worden, und in wenigen Monaten wird zum 40. Male der Jahrestag seiner Gründung wiederkehren. Ich glaube, diesen Anlaß nicht vorübergehen lassen zu dürfen, ohne einer Persönlichkeit zu gedenken, die sich gerade um das Postsparkassenamt ganz außerordentliche Verdienste erworben hat; es ist dies der Schöpfer und Gründer des Postsparkassenamtes Johann Georg Coch, der mit verhältnismäßig sehr kleinen Mitteln eine Institution geschaffen hat, die nicht nur unserem Staat in finanzieller Beziehung ganz außerordentliches hauptsächlich während der Kriegszeit geleistet

hat, sondern die eine Institution geworden ist, welche bis auf geringe Zwischenfälle, die sich vielleicht in der allerletzten Zeit zugetragen haben, eine Musterinstitution war und die in den übrigen Staaten tatsächlich auch als eine solche gewertet worden ist.

Das Postsparkassenamt ist heute noch ein liquidierendes Institut, und zwar deshalb, weil es seinerzeit über den November 1918 hinaus mit allen jenen Postverwaltungen, mit denen noch irgendeine Verbindung bestanden hat, und die nunmehr anderen Sukzessionsstaaten angehören, immer noch die Verbindung aufrecht erhalten hat, und weil seitens der Sukzessionsstaaten nunmehr mit verschiedenen Ansprüchen an das Postsparkassenamt herangetreten wird. Soviel mir mitgeteilt wurde, sind aber diese Liquidierungsarbeiten im Gange, sie schreiten sehr rüstig vorwärts, und es ist anzunehmen, daß wir in kurzer Zeit tatsächlich ein deutschösterreichisches Postsparkassenamt haben werden. Ich muß wohl noch hinzufügen, daß das Postsparkassenamt die Funktionen, die es heute durchführt, genau so durchführt, als ob es ein österreichisches Institut wäre, und das uns daraus, daß es eben noch ein liquidierendes Institut ist, ein Schaden nicht erwächst.

Der Personalstand des Amtes betrug Ende 1918 3153 Bedienstete und ist bis Ende 1921 auf 2180 Bedienstete gefallen; es ist somit ein Abbau von 973 Bediensteten zu verzeichnen. Was das Erträgnis betrifft, so ist der kassenmäßige Überschuß mit etwas mehr als einer Million, der wirtschaftliche Ertragsüberschuß mit etwas über fünf Millionen ausgewiesen. Diese Beträge sind ja wirklich nicht überwältigend, aber immerhin ist das Postsparkassenamt trotz aller Bedrängnisse, die es in der Kriegszeit und insbesondere in der Nachkriegszeit durchmachen mußte, ein aktives und ein liquides Institut geblieben und hat während dieser ganzen unglückseligen Zeit niemals einen Zweifel über seine Zahlungsfähigkeit aufkommen lassen.

Bei der Beratung über diesen Titel wurde seitens der Postverwaltung der Antrag gestellt, daß man alle jene Einrichtungen, die die Postverwaltung für das Postsparkassenamt vornimmt, auch entsprechend bewerten und in den Voranschlag als Entlastungspost für die Postverwaltung einsetzen möge. Diesem Wunsche der Postverwaltung, der ja zweifellos ein gerechtfertigter ist, steht nichts im Wege. Es muß aber demgegenüber besonders darauf hingewiesen werden, daß das Postsparkassenamt auch für die übrigen Ressorts in unserem Staate ganz kostenlos eine Reihe von Einrichtungen vornimmt, und daß, wenn das Postsparkassenamt auf der einen Seite der Postverwaltung jene Beträge vergüten muß, die der Postverwaltung anerlaufen sind, für das Postsparkassenamt daraus wohl auch das Recht

abzuleiten ist, daß auch ihm jene Beträge vergütet werden, zumindest rechnungsmäßig, die ihm dafür anerlaufen sind, daß es kostenlos verschiedene Dienstesverrichtungen für die einzelnen Ressorts besorgt. Es hätte zu weit geführt, wenn wir im Voranschlag alle diese Ziffern, die ziemlich schwer zu erfassen sind, hätten anbringen wollen. Wir haben uns daher darauf geeinigt, daß weder die Belastungsposten der Postverwaltung in den Voranschlag des Postsparkassenamtes kommen noch jene Entlastungsposten, die daraus resultieren, daß das Postsparkassenamt kostenlos anderen Staatsbehörden Dienste leistet. Wir haben aber diesen Grundsatz dennoch festlegen wollen und daher die Entschliebung gefaßt (*liest*):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, in den künftigen Bundesvoranschlägen die Kosten der Postverwaltung für die Mitbesorgung des Postsparkassendienstes im Voranschlage der Post als Einnahme und im Voranschlage des Postsparkassenamtes als Ausgabe zu präliminieren, ferner die Kosten des Postsparkassenamtes für Leistungen zugunsten anderer Ressorts im Voranschlage des Postsparkassenamtes als Einnahme, in den Voranschlägen der betroffenen Ressorts als Ausgabe zu verrechnen.“

Im Auftrage des Finanz- und Budgetausschusses erlaube ich mir, den Antrag zu stellen (*liest*):

„Der Nationalrat wolle den Ansätzen des Bundesvoranschlages 1922, Kapitel 32, Titel C, „Postsparkassenamt“, unter Berücksichtigung der aus der obigen Tafel ersichtlichen Änderungen die Genehmigung erteilen und die beige druckte Entschliebung annehmen.“

Präsident **Heiß**: Ich eröffne nunmehr die Debatte. Zum Worte gemeldet sind und zwar kontra die Abgeordneten Frau Rauscha und Schiegl, pro die Abgeordneten Lachner, Dr. Schmidt, Partik, Heigl, Schönsteiner, Größbauer, Klezmahr, Luttenberger, Haider, Reuhöfer, A. Maier, Otto Mayr, Schirmer und Vaugoin.

Zum Worte gelangt der erste Kontraredner und zwar Frau Abgeordnete Rauscha; ich erteile ihr das Wort.

Abgeordnete **Rauscha**: Hohes Haus! Wenn wir heute über das Kapitel „Verkehrswesen“ verhandeln, so müssen wir zugeben, daß in der Zeit nach dem Kriege schon eine Besserung eingetreten ist. Worüber wir aber sprechen müssen, das ist das verkehrte Sparsystem, das einige Direktionen

der Bundesbahnen eingeführt haben. Wir beobachten noch Lokalzüge, die bis heute in dieser kalten Zeit noch immer nicht geheizt sind. Wir sagen das nicht nur aus Bequemlichkeit, weil wir der Ansicht sind, die Leute sollen in warmen, geheizten Waggons fahren, sondern aus dem einfachen Grunde, weil wir glauben, daß dadurch die Volksgesundheit getroffen wird. Wir beobachten, daß viele Hunderte von Schülern, Angestellten und Arbeitern Tag für Tag diese Lokalzüge benutzen müssen, weil es infolge der Wohnungsnot nicht möglich ist, die Leute an ihren Arbeitsstätten unterzubringen, und man beobachtet, wenn man in dieser Zeit, wo Regenwetter ist, fährt, daß man in den Waggons gezwungen ist, Regenschirme aufzuspannen. Man sieht, daß bis heute noch immer große Mängel auf den Lokalzügen zu verzeichnen sind. Ich möchte den Herrn Bundesminister für Verkehrsweisen ersuchen, der Sache nachzugehen und das, was möglich ist, abzustellen. Was aber auf der Aspangbahn vorgeht, ist unbeschreiblich. Wenn man am frühen Morgen auf dem Bahnhof in Wiener Neustadt hinausgeht, so beobachtet man Tag für Tag, daß der Zug, der die Arbeiter vom Pittner- und Schwarzatal hereinbringt, überfüllt ist. Die Leute sitzen auf den Puffern, sie stehen bis zum letzten Trittbrett herunter, und es ist wahrhaftig ein Wunder, daß bis heute noch keine größeren Unglücksfälle zu verzeichnen sind. Und wenn man mittags oder nachmittags hinausgeht, dann kann man beobachten, daß gerade auf der Aspangbahn, der Verbindung Wiens mit Steiermark und dem heutigen Westungarn, die Züge von Wien in Wiener-Neustadt schon voll ankommen. Die Arbeiter in Wiener-Neustadt, die bis drei Uhr nachmittags beschäftigt sind, die schon frühmorgens vom Hause fortgingen und frieren mußten, weil sie nicht genügend Kleidung haben — denn trotz der hohen Löhne kann sich der Arbeiter das nicht anschaffen, was er braucht —, kommen nun nachmittags in den kalten Warteraum und müssen dort geschlagene zwei Stunden warten, bis der Zug in Wiener-Neustadt einläuft. Er läuft aber oft nicht pünktlich ein, und so vergeht noch eine weitere Stunde. Ist er endlich da, dann müssen Hunderte von Arbeitern und Angestellten, auch Schüler sind dabei, raufen, um ein Plätzchen im Zuge zu erhaschen. Wer da nicht unterkommt, muß bis zum Viertelzehnhuhzug warten, der natürlich erst um 11 Uhr nachts ankommt. Daß das himmelschreiende Zustände sind, muß auch der Bundesminister für Verkehrsweisen einsehen. Gerade die Gemeinde Wiener-Neustadt hat, wie sie alles getan hat um der Wohnungsnot abzuhelpen, sich auch in dieser Sache voll eingesetzt, sie hat nicht bloß einmal beim Direktor der Aspangbahn, Herrn Modena, interveniert, bis heute ist aber nichts geschehen. Alle

Bundesbahnen haben Arbeiterzüge eingeführt, nur die Aspangbahn wartet damit solange, bis Dinge geschehen werden, die sie nicht verantworten kann.

Heute vor acht Tagen hat sich folgendes ereignet: Es war Samstag, also um 12 Uhr Betriebschluß. Die Arbeiter und Angestellten haben natürlich das Bedürfnis, bald nach Hause zu kommen. Sie kommen um 12 Uhr auf den Bahnhof, der erste Zug ist weg, sie müssen auf den zweiten Zug warten, der um $\frac{1}{4}$ 6 Uhr von Wien kommen soll. Es war schon $\frac{1}{4}$ 7 Uhr und der Zug war noch nicht da. Um diese Zeit passiert ein Schnellzug die Station Wiener-Neustadt. Natürlich meinten alle Arbeiter und Angestellten, man müsse sie mit diesem Zug, der ziemlich leer war, fahren lassen. Es ist aber die Bahnhofswache und auch die mitfahrende Assistentz des Zuges, die Gendarmen, mit der Waffe gegen die Angestellten und Arbeiter vorgegangen, die sich den Eintritt in diesen Zug erringen wollten. Ich möchte den Herrn Bundesminister ersuchen, da Abhilfe zu schaffen, bevor Dinge geschehen, die wir dann nicht verantworten können. (Beifall.)

Präsident Seitz: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Lachner.

Abgeordneter Lachner: Hohes Haus! Der Herr Berichterstatter hat in seiner bekannten großzügigen und eingehenden Weise sowohl in seinem gedruckten wie im mündlichen Bericht betont, daß der Betrieb der Bundesbahnen eigentlich nicht zu den Befürchtungen Anlaß gebe, die man in den letzten Monaten in der Öffentlichkeit und in der Presse vielfach hören konnte. Er ist zu der Anschauung gelangt, daß die Bundesbahnen in ihrem Ergebnis nicht ungünstig stehen und eigentlich mit einem Ertragsüberschusse abschließen, wenn man die Investitionsbeträge, die Vorschüsse an die Südbahngesellschaft und weiters jenen Teil der Beträge, die auf sachliche Ausgaben entfallen und wertvermehrend wirken und nicht in die Betriebsausgaben als solche zu zählen sind, ausschidet.

Ich möchte zu dieser Anschauung, die wohl nur teilweise richtig ist, ergänzend bemerken, daß die Ausgabenpost für 1922 von 100 Milliarden Kronen für Kursverluste und sonstige Ausgaben noch wesentlich verteuern einwirken wird, und daß dieser Betrag vielleicht rund 20 Milliarden für die Bundesbahnen ausmachen wird. Infolgedessen müssen wir doch zur Anschauung kommen, daß, so günstig auch im Verhältnis zu den anderen Bundesbetrieben die Verwaltung der Bundesbahnen dargestellt wird, nicht mit einem tatsächlich befriedigenden Ergebnis zu rechnen ist, sondern daß wir nach wie vor, mit einem erheblichen Abgang rechnen müssen, wenn es nicht gelingt, im Laufe des Jahres 1922 und schon in

den ersten Monaten dieser Betriebs- und Budgetperiode zu einer wesentlichen Besserung unserer gesamten volkswirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse zu gelangen.

Dieser Umstand darf uns aber allerdings nicht verhindern, den Anforderungen unser ganz erhöhtes Augenmerk zuzuwenden, die wir an eine wirklich moderne und kaufmännisch verwaltete Eisenbahnorganisation stellen müssen, und die dahingehen, daß wir diesen Betrieb, der den wichtigsten Apparat der gesamten Volkswirtschaft des Staates darstellt, die Bundesbahnen, zu einem wirklich kaufmännisch und technisch einwandfreiem Betriebe umgestalten, der ganz anders aussehen muß, als er sich gegenwärtig darstellt. In dieser Hinsicht muß energisch und bald zu einer eingreifenden Verwaltungsreform geschritten werden. Ich verweise darauf, daß in den früheren Jahren und noch vor dem Kriege vielfach Kommissionen unseres Eisenbahnministeriums die Verhältnisse im Deutschen Reich studiert haben, die damals als mustergültig anerkannt wurden, und mit Ergebnissen zurückgekehrt sind, die auch auf unsere Verhältnisse anwendbar gewesen wären. Bekanntlich ist es aber nie dazugekommen, die deutschen Verhältnisse bei uns zur Anwendung zu bringen, unsere Bahnen nach dem Muster der deutschen Eisenbahnen zu reorganisieren.

Ein Gedanke, der bereits in dem schriftlichen Brichte zum Ausdruck gebracht wurde, besteht darin, in der gesamten Verwaltung unseres Bundesverkehrswezens die Hoheitsverwaltung der Bundesbahnen von der reinen Verwaltung selbst zu trennen. Es ist ganz unmöglich, daß eine und dieselbe Behörde sich selbst Vorschriften erteilt und sich selbst beaufsichtigt. Ich glaube daher, daß die Agenden, die das Verkehrsministerium hinsichtlich der Eisenbahnen hat, in die Hoheitsrechte und in die Verwaltung der Bundesbahnen als solche zu trennen seien.

Es sind seitens der Ersparungskommission wesentliche und wichtige Vorschläge erstattet worden, die sich mit der ganzen Frage der Reorganisation der Bundesbahnen eingehend beschäftigten. Es herrschen bezüglich der Verwaltung der Bundesbahnen zwei Meinungen vor. Die eine Anschauung geht dahin, an dem System der gegenwärtigen Einteilung nach Staatsbahndirektionen festzuhalten und nur für den Bereich der Wiener Bundesbahndirektionen eine Vereinigung der beiden Stellen durchzuführen, während die Direktionen in den Ländern aufrechterhalten werden sollen. Die zweite Anschauung geht dahin, an Stelle aller dieser bisher bestehenden Bundesbahndirektionen eine einzige Generaldirektion zu errichten und ihr Betriebs- oder Streckenleitungen oder, wenn man es so nennen will, auch Betriebsinspektorate zu unterstellen. Welche Anschauung die richtige ist, das ver-

mag man nur dann zu entscheiden, wenn man sich eingehend mit dieser ganzen Frage beschäftigt. Vielfach hört man doch — und diese Anschauung ist sehr verbreitet —, daß eine einzige Generaldirektion mit unterstellten Streckenleitungen genügen würde, und damit würde sich auch die Frage des so oft in Rede stehenden Personalabbaues selbst erledigen. Es ist auch richtig, daß die Bundesbahnen an einem Personalüberschuß leiden. Dieser Personalüberschuß wird aber nicht durch das bereits vorliegende Abbaugesetz behoben werden können, denn der Personalüberschuß besteht tatsächlich — es wurde dies ja auch von Seiten des Herrn Bundesministers für Verkehrswezen im Finanz- und Budgetausschuß ausgeführt — nicht darin, daß die Dienststellen des exekutiven Dienstes an einem Personalüberfluß leiden, sondern daß gerade im Gegenteil dort ein empfindlicher Personalmangel besteht, und der Überschuß sich daher ergibt, daß einem so wesentlich verkleinerten Bundesbahnbetrieb ein viel zu großer Verwaltungsapparat gegenübersteht. Der automatische Abbau durch Pensionierungen, Todesfälle u. dgl. dauert selbstverständlich viel zu lange, und so muß getrachtet werden, auf eine etwas raschere Weise diesen Überschuß an Personal abzubauen. Ich möchte da meiner Meinung Ausdruck geben, daß dies schon hätte geschehen sollen, bevor noch das Abbaugesetz in Kraft tritt, von dessen Wirkungen wir uns ja alle nicht viel versprechen. Man sollte schon jetzt die überzählig werdenden Beamten — das läßt sich ja sehr leicht feststellen — in den einzelnen Ämtern befragen, ob sie bereit wären — bekanntlich ist es ja heute von dem freien Willen jedes Eisenbahnangestellten abhängig, ob sie sich in anderen Dienststellen verwenden lassen wollen — sich freiwillig in ein anderes Amt übersetzen zu lassen, und aus dem Bundesamt für Verkehrswezen und der Eisenbahnverwaltung auszuscheiden. Ich glaube, es würde sich eine erhebliche Anzahl von Organen finden, die, ehe sie die Gefahr des Abbaues an sich herantreten lassen, sich freiwillig in ein anderes Amt überstellen lassen würden. Es bestehen ja Ämter in unserer Bundesverwaltung, die einen empfindlichen Mangel an Beamten haben. Es wird zweifellos auch bei den Bundesbahnen der Personalabbau in ziemlich energischer Weise durchgeführt werden müssen.

Da möchte ich speziell auf einen Punkt verweisen, der mir wesentlich erscheint. Es haben im Laufe der letzten Jahre während des Krieges infolge des Umstandes, daß eine große Anzahl von Eisenbahnbeamten und -bediensteten einrückend gemacht wurden, hauptsächlich wegen des Miesenbedarfes für die Dotierung der Heeresbahnen, Personalaufnahmen stattfinden müssen, und da hat man zu dem Mittel gegriffen, weil ein Mangel an geeigneten Männern war, in ganz außerordentlich

vermehrtem Ausmaß weibliche Hilfskräfte aufzunehmen. Man ist aber leider soweit gegangen, nicht nur diejenigen weiblichen Personen in den Dienst zu stellen, die bedürftig waren oder wo zwingende Gründe vorhanden gewesen sind, um sie in eine solche Stellung zu bringen, sondern man hat auch weibliche Personen aufgenommen, bei denen es gar nicht notwendig gewesen war, sie in den Eisenbahndienst einzustellen. Es ist vorgekommen und kommt heute noch vor, daß ganze Generationen, ganze Familien in einem Eisenbahnbetrieb stehen, Vater, Mutter, Schwestern und der Sohn. Es ist ja kein Geheimnis und jeder, der sich mit Eisenbahnfragen beschäftigt oder in ein Amt zu gehen Gelegenheit hat, muß staunen, so viele weibliche Hilfskräfte zu finden. Ich möchte nicht dahin mißverstanden werden, daß ich etwa allgemein der Anschauung Ausdruck gegeben hätte, man müsse diese weiblichen Kräfte zur Gänze abbauen. Das meine ich absolut nicht, sondern ich meine es nur in dem Sinne, daß es für eine sparsame Eisenbahnverwaltung nicht vernünftig und notwendig ist, Töchter von höheren Beamten, die zu Hause in der Wirtschaft vielleicht viel notwendiger wären, im Betrieb zu belassen und dadurch zu verursachen, daß für postenlose Männer die Stellen eben nicht frei werden. In dieser Hinsicht wird, da es ja zu einem Abbau der Angestellten bei den Bundesbahnen kommen muß, meiner Meinung nach zuerst auf diejenigen Kräfte gegriffen werden müssen, die am leichtesten abgebaut werden können, und das sind die Töchter von den im aktiven Bundesbahndienst stehenden höheren Eisenbahnangestellten. Diese Frage soll nicht außer acht gelassen werden.

Wenn ich mich dem zweiten Kardinal- und Hauptpunkte der Eisenbahnverwaltung zuwenden darf, möchte ich auf die dringende Notwendigkeit hinweisen, den Betrieb der Bundesbahnen durch Tarifänderungen und sonstige Maßnahmen derart zu gestalten, daß die Bundesbahnen von ihrem Defizit befreit werden und dahin zu wirken, daß aus den Erträgen, welche die Bundesbahnen abwerfen werden, ein Investitionsfonds geschaffen wird, aus dem dann später die Investitionen für die Bundesbahnen bestritten werden können, so daß der Finanzetat selbst davon befreit würde. Heute belassen ja die Bundesbahnbetriebe den Finanzetat, während es bei einer vernünftigen und sparsamen Wirtschaft möglich sein wird und möglich sein muß, einen Fonds zu bilden, aus dem alle notwendigen Aufwendungen für die Ausgestaltung und Wertvermehrung der Bundesbahnbetriebe bestritten werden können. Es ist anzustreben, daß die Bundesbahnen ein derartiges Erträgnis liefern, daß zunächst einmal diese Summen aus den Betrieben erübrigt werden und außerdem die auf den Bundesbahnbetrieben lastenden Eisenbahnverkehrssteuern ein Reinerträgnis

für das Finanzministerium und dadurch für die gesamte Budgetgebarung liefern.

Es wird selbstverständlich vielfach darüber geklagt, daß es bis heute noch nicht dazu gekommen ist, daß unser Bundesministerium für Verkehrswesen in den letzten Jahren bei den wiederholten Steigerungen der Personen-, Gepäck- und Gütertarife endlich eine Art Tarifreform durchgeführt hätte, sondern daß man immer nur den Ausweg gefunden hat, alle Tarife linear zu erhöhen, beziehungsweise in den einzelnen Tarifgruppen eine oder die andere Verschiebung eintreten zu lassen. Da nun tatsächlich ein großer Personalüberschuß in den Zentralstellen besteht, sollte man meinen, daß diese Ämter in der Lage gewesen wären, eine endgültige Tarifreform schon so weit vorzubereiten, daß Aussicht auf ihre baldigste Durchführung bestünde. Es ist bei dieser Gelegenheit auch der Gedanke zu äußern, daß es vielleicht doch gut wäre, einen Tarif dahingehend zu erstellen, daß man mit einer Normalkrone oder, um volkstümlicher zu sprechen, mit einer Goldkrone rechnet, die ungefähr dem Werte vor Ausbruch des Krieges entsprechen würde, und daß man nach der Gestaltung unserer finanziellen Verhältnisse von Monat zu Monat die Umrechnung vornimmt und die Beträge auf die Frachten- und Fahrkartenpreise entsprechend aufteilt. Dieser Gedanke ist schon öfter erörtert worden und birgt einen ganz gesunden Kern in sich, weil nicht einzusehen ist — und diese Meinung wird speziell unter den Eisenbahnangestellten selbst vertreten —, warum alles zu viel billigeren Preisen fahren soll, als die Gestehungskosten der Bundesbahnen es erfordern würden.

Ich habe schon davon gesprochen, daß ein Investitionsfonds aus den Erträgen der Bundesbahnen geschaffen werden sollte. Das ist allerdings Zukunftsmusik, aber die Sache scheint doch gar nicht so fernliegend, wenn wir die Entwicklung vielleicht in etwas rosigerem Licht ins Auge fassen, und vielleicht ist die Zeit näher als man denkt.

Es ist nun ein Plan aufgetaucht, daß man zur Verbilligung unserer Bahnbetriebe mit Beschleunigung an den Ausbau unserer Wasserkräfte heranschreite, um uns vom Auslande bezüglich der Kohlenbeschaffung zu befreien. Dieser Gedanke gipfelt darin, daß man sich die Geldmittel zum Ausbau der Wasserkräfte, zur baldigen Elektrifizierung unserer Bundesbahnen und auch zur Neuanlage von sich als notwendig erweisenden Strecken dadurch beschafft, daß man auf jene Eisenbahnwerte, die bis nun verhältnismäßig wenig oder gar nicht belastet erscheinen, Investitionsanlehen aufnimmt, und zwar wenn es möglich ist, auch ausländisches Kapital zu Hilfe nimmt, wobei hauptsächlich auch reichsdeutsches Kapital heranzuziehen wäre. Von den hier in Betracht kommenden Anlagen der Bundesbahnen werden wohl wahrscheinlich hauptsächlich die gegen-

wärtig in Bau befindlichen Wasserkraftanlagen selbst in Betracht kommen. Alle diese Momente würden, wenn sie durchgeführt werden, eine bedeutende Beschleunigung der Arbeiten zur Elektrifizierung unserer Bundesbahnen zulassen. Ich verkenne allerdings den Nachteil nicht, der sich daraus ergeben würde, wenn wir eine so starke Belehnung dieser Werke durchführen, da wir dadurch unsere Werke in ausländische Abhängigkeit bringen.

Hohes Haus! Gelegentlich der letzten Budgetberatung habe ich mir erlaubt, schon darauf hinzuweisen, daß der Moment eintreten könnte, daß Oberschlesien dem Deutschen Reiche verloren geht, und welche Maßnahmen unser Verkehrsministerium zu treffen gedenkt, um uns weiter in den Bezug der für unsere Bahnen notwendigen hochwertigen preussischen Kohle zu setzen. Diese Befürchtung ist leider zur Tatsache geworden. Die Kohlenversorgung, und zwar hauptsächlich die für uns in Betracht kommende Schwarzkohle ist jetzt im oberschlesischen und polnischen Kohlenrevier zu 78 vom Hundert in polnischen, zu 15 vom Hundert in tschecho-slowakischen und nur zu 7 vom Hundert im Besitze des Deutschen Reiches. Es ist infolgedessen selbstverständlich, daß uns das Deutsche Reich, so opferwillig es uns auch bisher bezüglich der Eisenbahn- und Industriekohle unter die Arme gegriffen hat, nicht in der Lage ist, uns nach wie vor zu unterstützen, wie wir es zur Aufrechterhaltung unseres Bahnbetriebes für erforderlich halten. Oberschlesien ist heute in die französische Einflußsphäre gekommen, und Polen wird nur das für Österreich tun, was ihm der französische Einfluß vorschreibt, und das ist selbstverständlich. Und daß die Förderung in Polen auch dadurch furchtbar leiden wird, daß die polnische Wirtschaft in den schlesischen Kohlengruben einzieht, ist naheliegend. Wir müssen damit rechnen, daß uns die Polen nunmehr — sie sind ja auf eine Reihe von Jahren gezwungen, uns die Kohlen zu liefern — nicht die hochwertige preussisch-schlesische Kohle, sondern die ganz minderwertige sogenannte polnische Kohle, die für Eisenbahnzwecke minder geeignet ist, liefern werden.

Eine Frage möchte ich noch in Erörterung ziehen, und das wäre die Frage, daß die an dem Eisenbahnbetrieb interessierten Körperschaften der Industrie, des Handels und der Gewerbe schnüfflig der Erledigung eines Bundesgesetzes harren, das die Regierung schon im Laufe des Frühjahrs eingebracht hat, das aber bisher noch nicht zur Vorlage an den Nationalrat gelangt ist, und das ist die Vorlage, betreffend die Schaffung eines Interessentenbeirates, der zur Erstattung von Gutachten über die volkswirtschaftlichen Wirkungen geplanter Einrichtungen und Maßnahmen der Verkehrsmittelverwaltung des Bundes und zur Erstattung von Anträgen an das Verkehrsministerium berufen sein soll, und ich möchte an

den Herrn Bundesminister für Verkehrswesen im Interesse dieser Körperschaften und Interessenten das Ersuchen richten, nunmehr die nötigen Schritte zu unternehmen, damit dieses Gesetz endlich einmal zur Beschlußfassung gelangt.

Eine andere Frage ist die des Achtstundentages. Der Achtstundentag hat, sowie im Deutschen Reiche auch bei uns, selbstverständlich sehr vertenernd gewirkt, und es sind Stimmen laut geworden — insbesondere in denjenigen Kreisen, die dem Achtstundentag feindlich gegenüberstehen und ihn einschränken oder abschaffen wollen —, welche erklären, daß der Achtstundentag die Hauptursache des, wie es in der Öffentlichkeit heißt, „betrübliehen Zustandes“ unseres Eisenbahnwesens sei. Diese Anschauung kann ich nicht teilen. Wohl hat der Achtstundentag vertenernd gewirkt, aber nicht in dem Ausmaße, wie man es gemeinlich annimmt. Eine andere Frage ist aber die Auslegung des Achtstundentages. Da haben wohl lange Zeit ganz außerordentliche Mißstände geherrscht. Auf diesem Gebiete ist es aber wesentlich besser geworden, und das Personal sieht ein, daß der Achtstundentag nicht so aufzufassen ist, daß man auch dann acht Stunden gearbeitet hat, wenn man diese Zeit irgendwo zugebracht hat, ohne wirklich eine körperliche Anstrengung geleistet zu haben, wenn man sie zum Beispiel im Bereitschaftsdienst oder im Umkehrungsdienst in einer Umkehrstation verbracht hat. Auf diesem Gebiet ist also bereits eine wesentliche Besserung eingetreten.

Die Bundesbahnverwaltung wird nach den in der letzten Zeit in die Öffentlichkeit gedruckten Nachrichten einen Zuwachs an Linien erfahren. Wir haben gelesen, daß anlässlich der Verhandlungen zwischen dem Lande Wien und dem Lande Niederösterreich wegen vollständiger Trennung dieser beiden Bundesländer die Bundesregierung die niederösterreichischen Landesbahnen, wie es heißt, geschenktweise in ihren Betrieb übernimmt. Ich persönlich bekenne mich grundsätzlich als Anhänger der Verstaatlichung der gesamten Bahnen und meine, daß die Bahnen ein Monopol des Staates bilden sollen. Ich begrüße daher diese Maßnahme und würde nur wünschen, daß es gelingen möge, das Defizit der niederösterreichischen Landesbahnen, das gegenwärtig 500 Millionen Kronen beträgt, in kürzester Zeit zu beseitigen und diese Bahnen durch die Bundesbahnverwaltung aktiv zu machen.

Ein weiterer Umstand, der eine ziemlich ausgiebige Vertenerung verursacht, ist die Manipulation mit unseren Lokomotiven in der Bahnstation Gmünd, die sich jetzt in tschechischem Besitz befindet. Unsere Lokomotiven müssen dort instand gesetzt und ausgebaut werden, sie müssen Wasser und Kohle fassen und umdrehen. Für diese Manipulationen verlangen die Tschechen, wie man mir mitgeteilt hat, ziemlich

ausgiebige Gebühren. Für das Umdrehen einer Lokomotive in der tschechischen Umkehrstation Gmünd wird der Betrag von 100 tschechischen Kronen verlangt. Diese Ausgaben sollen sich, für den Tag berechnet, in der Station Gmünd schon im Frühjahr auf über 50.000 K belaufen haben. Bei der Entwertung unserer Krone, beziehungsweise beim Steigen der tschechischen Krone werden diese Ausgaben jetzt natürlich schon ein Vielfaches jenes Betrages ausmachen. Jeder wird aber zugeben, das man diese Arbeiten selbstverständlich nicht umsonst verlangen kann, und deshalb ist es begrüßenswert, wenn endlich einmal die Projekte wegen des Baues eines österreichischen Grenzbahnhofes in Gmünd so weit gediehen sind, daß wir dieser fiskalischen Fessel einmal entrinne. Es wird auch sehr zu begrüßen sein, wenn unsere Waldbiertelbahn, die beiden Linien Gmünd—Groß-Grünz und Gmünd—Heidenreichstein—Litschau nicht mehr durch tschechisches Gebiet laufen werden, sondern vollständig auf österreichischem Gebiete verlaufen und auf österreichischem Gebiete in unsere Strecke eingebunden werden. Diesbezüglich liegen auch Entschlüsse vor, die sehr zu begrüßen sind. Es wird dadurch auch das Waldbiertel, und zwar der nördliche Teil, der über einen außerordentlich reichhaltigen Holzvorrat verfügt, wesentlich gefördert, weil es möglich sein wird, diese Holzvorräte leichter herunterzubekommen, denn wir haben Holz-mangel leider nicht nur jetzt, sondern wahrscheinlich auch noch auf eine lange Reihe von Monaten und Jahren hinaus zu befürchten.

Bezüglich des Fahrbegünstigungswesens wurde von der Ersparungskommission eine ganze Reihe von Vorschlägen gemacht, die im wesentlichen darauf hinausgehen, das Freifahrtwesen gänzlich aus der Welt zu schaffen, beziehungsweise auf das aller-notwendigste einzuschränken. Die Entschlebung, die hier vorgelegt wird, sagt allerdings etwas anderes, sie sagt, daß man das Fahrbegünstigungswesen auf den Umfang des Jahres 1914 einschränken soll. Infolgedessen bestehen zwischen diesen beiden Entschlebung eigentlich Widersprüche, und es wird selbstverständlich Aufgabe der betreffenden Stellen sein, diese in Einklang zu bringen, wobei ich aber ausdrücklich hervorheben muß, daß die Angestellten des Verkehrs wesens jedenfalls ohne ihre Zustimmung unter keinen Umständen geschädigt werden dürfen, weil es absolut nicht angeht, Rechte, die diese Bediensteten-gruppen durch Jahrzehnte, durch Generationen schon haben, ganz einfach, wenn auch im Wege eines Gesetzes wieder wegzunehmen. Daß Einschränkungen wesentlicher Natur bezüglich des Fahrbegünstigungswesens notwendig sind, erkennt heute beinahe kein Mensch und kein Kind mehr, aber wie man sie durchführt, das muß wohl sehr überlegt werden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch zur Sprache bringen, daß eine Maßnahme gelegentlich

der Grazer und auch der Wiener Messe getroffen wurde, die allgemeines Kopfschütteln verursacht hat. Man hat damals den ins Inland einreisenden Ausländern, wahrscheinlich mit Rücksicht darauf, daß sie über eine so hochwertige fremde Wärluta verfügen, eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung gewährt. Während also die eigenen Leute, die von den an die Grenzlinien anschließenden Ortschaften gekommen sind, die vollen Fahrpreise zahlen mußten, hat sich die beschämende Tatsache ereignet, daß es nicht nur einmal, sondern duzendmal vorgekommen ist, daß diese Fremdländer auf die Fahrpreisermäßigung verzichtet haben. Ich glaube, wir sind nicht so reich, daß wir es notwendig hätten, Geld, das uns gebührt, zu verschenken — und eine Versenkung von Fahrpreisteilen ist ja darin gelegen, daß man für Ausländer mit hochwertiger Wärluta die Fahrpreise noch um 50 Prozent ermäßigt.

Eine weitere Maßnahme bestand darin, daß man gerade zu der Zeit, als die Wiener Messe stattgefunden hat, die angeordnete Reisegepäckuntersuchung wieder aufgehoben hat, wahrscheinlich deshalb, um mit den ausländischen Einreisenden nicht in Konflikt zu kommen, weil diese bei jeder Schifane, wie sie es nannten, mit ihrer ausländischen Vertretung gedroht, und es dadurch unmöglich gemacht haben, daß man das Reisegepäck dieser Leute untersucht hätte, die nur deshalb hierher gekommen sind, um hier mit ihrer hochwertigen fremden Wärluta Bedarfsartikel für ihren persönlichen Gebrauch, aber auch für Schacherzwecke einzukaufen, ins Ausland zu führen, dort in fremder Wärluta zu verkaufen, dabei wieder einen Gewinn zu erzielen, wieder hereinzukommen und dieses Geschäft so fortzusetzen. Man bezeichnet diese Leute im Auslande selbst — bei uns ist dieser Ausdruck weniger üblich — mit dem Namen „Karpäthen“, wahrscheinlich deshalb, weil sie von jenseits der Karpäthen gekommen sind, und zum größten Teil der bekannten Rasse angehören, wenn auch ziemlich viele arische Leute darunter sind. Diese Leute haben das ganz geschickt gemacht: Sie haben sich hier einen neuen Lederkoffer gekauft, haben sich zwei Anzüge, Schuhe und Wäsche gekauft, und sind mit diesen Artikeln wieder ins Ausland hinausgefahren; beanstandet konnten sie nicht werden, weil diese Gegenstände zum persönlichen Gebrauch dienten, und so haben sie diese Geschäfte in endloser Reihe fortgesetzt. Erfast konnten sie nicht werden, weil sie sich hier, wenn sie sich nicht länger als 24 Stunden aufhielten, ja nicht zu melden brauchten. So ist bei Gelegenheit der Wiener Messe der Ausverkauf schon in etwas größerem Maßstabe erfolgt als im Frühjahr 1921. Ich möchte deshalb der Anschauung Ausdruck geben, daß eine solche Maßnahme bei der im Frühjahr stattfindenden Wiener Messe wohl nicht mehr getroffen werden sollte.

Es hat auch Erstaunen erregt, als wir vor einigen Monaten in der Presse die Mitteilung lasen, daß das Bundesministerium für Verkehrswesen auf den österreichischen Eisenbahnen die Frauenabteile abgeschafft hat. Ich halte das für einen nicht glücklichen Schritt. Denn wenn man sich die Überfüllung unserer Züge, besonders in den Sommermonaten, vor Augen hält, so muß man sagen, daß oft schutzlose Frauen, wenn man ihnen nicht die Möglichkeit gibt, in einem getrennten Abteil unterzukommen, wehrlos den Anrempelungen, Anpöbelungen und sonstigen Angriffen der Mitreisenden ausgesetzt werden. Wir wissen ja, daß sich das leider nicht vermeiden läßt, zumal wenn man das Publikum berücksichtigt, wie es sich jetzt, besonders in der 1. und 2. Klasse zusammensetzt. Es muß der Schritt daher als ein nicht glücklicher bezeichnet werden. *(Abgeordneter Dr. Schürff: Insbesondere, wenn die Eisenbahner mit Vorliebe in den Nichtraucher-kupees rauchen!)* Auch das kommt häufig vor und sie lassen sich auch nicht davon abbringen, weil ja bekanntlich jetzt auf den Eisenbahnen keine Disziplin besteht und auch nicht zu erwarten ist. Ich möchte dabei nur darauf hinweisen, daß man jetzt hauptsächlich in der 1. Klasse, wenn man an ihr vorübergeht oder einsteigt, die unglaublichsten Elemente fahren sieht, Viehhändler u. dgl., die neu hergerichtete und neu eingelieferte Personenwagen ganz unglaublich zugrunde richten, indem sie ihre Schuhe an den Tapeten und Polstern abreiben und abputzen und die Mitreisenden belästigen.

Das wäre im großen und ganzen das, was ich über das Kapitel „Eisenbahnwesen“ zu bemerken hätte.

Ich möchte aber dabei noch auf die größte österreichische Privatbahnverwaltung, die Südbahn, zu sprechen kommen und hier noch einige Worte sagen. Die Südbahn hat bis zum Kriege als die am besten verwaltete Eisenbahn gegolten. Das trifft aber nunmehr schon lange nicht zu, aber nicht eigentlich durch das Verschulden der Südbahn selbst, sondern infolge des Zerfalles der Monarchie in die Nationalstaaten. Es wäre damals Gelegenheit gewesen, die Verwaltung etwas zu modernisieren. Man hat aber damals gerade das Gegenteil gemacht: Man hat zu einem Torso der Südbahnlinien eine Generaldirektion geschaffen, die bedeutend größer wurde, als sie vor dem Kriege war. Es hat eine Konkurrenz stattgefunden zwischen der neuerrichteten Betriebsdirektion Wien, die ihre Tätigkeit und ihren Amtsbezirk auf die österreichischen Südbahnlinien beschränkt, und der Generaldirektion als solcher. Nun reicht bekanntlich der Einfluß der Generaldirektion der Südbahn über den Umfang unseres Staates nicht hinaus. Es kümmern sich die Jugoslawen, es kümmern sich die Italiener, es kümmern sich die Ungarn nicht im mindesten darum, was

diese Generaldirektion will und ihnen vorschreibt, soweit sie eben das Recht dazu haben, es ist infolgedessen ein Parallelarbeiten von zwei Wiener Direktionen, von denen die eine die vorgesezte Direktion der andern ist, und wo jeder einzelne Beamte eifersüchtig darüber wacht, daß ihm nicht einer der andern Direktion dieselben Agenden wegnimmt und bearbeitet. In dieser Hinsicht wird wohl der Staat auch ein Interesse haben, auf die Südbahn einzuwirken, weil er ja nach den bekannten Vereinbarungen mit dem Personal der Südbahn verpflichtet ist, die Abgänge, die sich aus dem Betriebe der Südbahn ergeben, auf sich zu nehmen und zu decken. Wir sehen ja aus diesem Grunde auch für das Betriebsjahr 1922 einen Betrag von 36 Milliarden eingelegt, ein Betrag, den die Staatsverwaltung wahrscheinlich nie zurückbekommen wird. Es wird aber in kurzer Zeit wahrscheinlich die Frage auftauchen, in welcher Art die Südbahnverwaltung weiterzuführen ist, und da möchte ich der Anschauung Ausdruck geben, daß es die vernünftigste Lösung wäre, wenn die Südbahn, sobald die Voraussetzungen dafür gegeben sind, der Verstaatlichung zugeführt würde, eine Anschauung, die auch den Interessen und Intentionen der Südbahnverwaltung entspricht.

Sehr begrüßen würde ich auch, wenn die seinerzeit vom Herrn Bundesminister für Finanzen hier im Hause abgegebene Mitteilung, daß er darauf hinwirken werde, die Bildung geschlossener Linienzüge in den Alpenländern dadurch zu erzielen, daß man Strecken der Südbahn gegen Strecken der Bundesbahnverwaltung umtauscht, durchgeführt werden würde. Denn jetzt haben wir in Tirol ein Stück der Südbahnverwaltung, bestehend in der Linie von Rastfeld bis zum Brenner, ganz isoliert und anderseits haben wir auch in Kärnten eine Linie, die ganz isoliert ist, während, wenn man die Linien Brenner—Rastfeld umtauscht — nur bezüglich der Betriebsführung selbst, nicht aber bezüglich des Eigentums — gegen die Linie Leoben—Villach, geschlossene Linien gebildet werden würden, die eine viel rationellere, sparsamere und billigere Betriebsführung ermöglichen würden.

Hohes Haus! Diese Gedanken, die ich mir hier auszuführen erlaubt habe, sind das Wesentlichste dessen, wie ich mir die Entwicklung unserer Bundesbahnen in Zukunft denke. Ich kann aber nicht unterlassen, bei dieser Gelegenheit darauf hinzuweisen, daß man im Personal selbst in der letzten Zeit wieder darangeht, den Burgfrieden, der zwischen den Gewerkschaften, das heißt zwischen den verschiedenen organisierten Eisenbahnern, geschlossen wurde, dadurch zu brechen, daß man heute so weit geht, diejenigen Kreise der Eisenbahnangestellten, die nicht in die sogenannte freie Gewerkschaft, das heißt in die sozialdemokratische Eisenbahnergewerkschaft,

eintreten, gesellschaftlich boykottiert. Es sind in dieser Hinsicht entsprechende Beschlüsse gefaßt worden, die geeignet sind, den Kampf der Gewerkschaften untereinander zu entzweifeln. Das kann zu nichts Gutem führen. Ich möchte ausdrücklich feststellen, daß die deutsche Verkehrsgewerkschaft als die Organisation der national gesinnten Eisenbahner stark genug ist, um auch diesen Kampf durchzuführen, daß sie sich durch keine Maßnahmen und Maßregeln der sozialdemokratisch organisierten Eisenbahner biegen oder brechen lassen wird, und daß sie entschlossen ist, diesen Kampf aufzunehmen und durchzuführen. Die national gesinnte Eisenbahnerschaft wird diesen Kampf durchführen; über ihre Kräfte kann man heute auch nicht mehr hinweg. Insbesondere, wenn man herumhört in den Kreisen der gegenwärtig noch sozialdemokratisch organisierten Leute und hierbei erfährt, daß sie nur gezwungen eingetreten sind, ihrer Anschauung nach aber schon lange nicht mehr der Gesinnung sind, die man bei ihnen voraussetzt. Das möchte ich, hohes Haus, noch zur Kenntnis bringen. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident Dr. Dinghofer *(welcher während vorstehender Rede den Vorsitz übernommen hat)*: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Schiegl.

Abgeordneter Schiegl: Hohes Haus! Während des Krieges wurden die Eisenbahnen durch die Überspannung ihrer Leistungsfähigkeit vollständig herabgewirtschaftet. Wenn der Verkehr in der letzten Zeit des Krieges und in der Nachkriegszeit überhaupt noch möglich war, so verdanken wir dies nur dem besonderen Pflichtbewußtsein aller Eisenbahner. Daß diese Verhältnisse den Betrieb auch gegenwärtig sehr stark belasten, zeigen uns die hohen Ausbesserungsprozente beim Wagenpark. Dazu kommt noch, daß das Eisenbahnnetz verstimmt wurde. Alle ertragreichen Strecken, die früher in dem österreichischen Eisenbahnnetz vorhanden waren, sind weggefallen, und wir besitzen heute nur jene Strecken, die wenig ertragreich sind, die nicht an Industrieorten liegen, und bei denen die Betriebsführung auch dadurch erschwert und verteuert wird, daß es sich um Gebirgsbahnen handelt. Alle diese Verhältnisse wirken natürlich zusammen, um die heutige Betriebsführung zu erschweren, was sich natürlich in den Ziffern des Budgets ausdrücken muß. Es ist selbstverständlich, daß die Ausbesserungs- und Instandhaltungsarbeiten, die in der Nachkriegszeit durchgeführt werden müssen, auf das Budget zurückwirken. Während der ganzen Zeit des Krieges wurden ja Instandhaltungsarbeiten nicht durchgeführt. Wir erinnern uns noch mit Schaudern an jene Zeit, wo man die kupfernen Feuerbüchsen aus den Lokomotiven entfernt und die eisernen Feuerbüchsen eingeführt hat, wodurch der Betrieb kaum aufrecht erhalten war.

Wenn wir nun sehen, in welcher schwieriger Situation sich die Eisenbahnen befinden, so muß doch in Erwägung gezogen werden, ob nicht irgendwelche Maßnahmen getroffen werden können, um die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu steigern. Der Herr Vorredner hat darauf hingewiesen, daß beispielsweise die Beibehaltung aller Bahndirektionen nicht wirtschaftlich ist. Ich habe bereits vor zwei Jahren, als ich Berichterstatter über dieses Kapitel war, im Finanz- und Budgetausschuß darauf hingewiesen, daß es das Vernünftigste wäre, eine Generaldirektion für den kleinen Staat zu schaffen und für die einzelnen Strecken Inspektorate einzuführen, die auch der Herr Vorredner angeregt hat. Der verstorbene Staatssekretär für Verkehrswesen, Herr Dr. Paul hat erklärt, daß das eine äußerst schwierige Angelegenheit sei, die man gar nicht berühren soll, weil von den einzelnen Ländern der Lösung dieser Frage solche Schwierigkeiten entgegengesetzt werden, daß das zu politischen Konsequenzen führen könnte, die er nicht heraufbeschwören wolle. Aus diesem Grunde sei er leider nicht in der Lage, so vernünftig dieser Gedanke auch sei, irgend etwas zu unternehmen. Es war das zu jener Zeit, wo die Bundesverfassung noch nicht vorhanden war. Diese Sache ist nun bereinigt, und ich glaube, daß heute, da die Regierung auf ihre Fahne die Devise geschrieben hat: „Sparen, Beamtenabbau“ und wie alle diese Dinge heißen, in dieser Richtung denn doch ein erster Schritt unternommen werden kann. Ich will nicht davon sprechen, daß ein Abbau der Beamten in dem gewöhnlichen Sinne stattfinden soll, sondern ich will darauf hinweisen, daß gerade die Beibehaltung dieser vielen Direktionen zu einer weiteren Vermehrung der Angestellten führt. Wir finden im Staatsvoranschlag auf Seite 52 bei der Nachweisung der Personalstände, daß der Verwaltungsdienst der Direktionen 4793 Personen erfordert. Heuer sind zu dem Stande des Vorjahres 228 Personen dazugekommen. Statt den Beamtenabbau durchzuführen, werden diese Verwaltungsstellen beibehalten und Neuanstellungen vorgenommen. Es wird demgegenüber vielleicht darauf hingewiesen werden, daß ja nicht nur in den Direktionen eine Vermehrung des Personalstandes stattgefunden hat, sondern auch in andern Abteilungen, zum Beispiel im Werkstätdendienst, wo um 7374 Personen mehr eingestellt wurden. Ich glaube diese Dinge sind nicht zu vergleichen, denn da das ganze Bahnmateriale so abgenutzt und reparaturbedürftig geworden ist, muß man natürlich trachten, es wieder instand zu setzen, und zwar so rasch als möglich, denn je später diese Arbeiten durchgeführt werden, desto teurer werden sie.

Eine andere Frage, die auch mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes zusammenhängt, ist die Freitartenfrage. Ich habe bereits vor zwei Jahren

versucht, Licht in die Sache zu bringen. Ich habe getrachtet, im Bundesamt für Verkehrswesen die nötigen Unterlagen zu erhalten. Dies war aber ein vergebliches Bemühen. Der betreffende Referent hat mir ganz kurz erklärt, über diese Dinge werde eine Statistik nicht geführt, die Erhebungen würden Monate dauern, so daß die Sache keinesfalls bei der Budgetberatung noch verwendet werden könnte. Ich habe mich sehr angestrengt, es war mir aber tatsächlich unmöglich, irgendwelche Daten zu erhalten. Ich weiß nicht, ob es auf diese meine Bemühungen zurückzuführen ist, die ja dann auch von anderen Herren des Hauses fortgesetzt wurden, daß wir diesmal bei der Beratung des Kapitels 30 im Finanz- und Budgetausschuß die Aufklärung bekommen haben, daß rund 38 Prozent aller Passagiere auf den Eisenbahnen Fahrtbegünstigungen haben. Es sind nicht lauter Freikarten, es sind abgestufte Fahrtbegünstigungen und in dieser Zahl sind auch die Begünstigungen der Angestellten enthalten.

Es ist ja selbstverständlich, daß an den Begünstigungen der Angestellten mehr oder weniger nicht getüttelt werden und es sich nur darum handeln kann, die Sache in ein vernünftiges System zu bringen, weil wir alle wissen, daß mit diesen Fahrtbegünstigungen die Entlohnung in einem gewissen Zusammenhange steht, daß infolgedessen von einer vollständigen Beseitigung aller Fahrtbegünstigungen bei allen denjenigen, die sie heute genießen, nicht gesprochen werden kann, und daß ein Unterschied zwischen denjenigen Personen, die infolge ihrer Stellung das Recht haben, eine Fahrtbegünstigung in Anspruch zu nehmen, und den anderen Personen gemacht werden muß. Soweit es sich um die anderen Personen handelt, meine ich, daß man ganz kühn daran gehen könnte, kurzerhand alle diese Fahrtbegünstigungen zu beseitigen. Ich meine, daß wir uns nach dieser Richtung hin gar nicht zu fürchten brauchen. Wenn wir uns diese Liste, die vor wenigen Tagen, zum Teil auch in der „Arbeiter-Zeitung“, publiziert wurde, ansehen, müssen wir schon sagen, daß es nicht notwendig ist, diesen Leuten Fahrtbegünstigungen zu gewähren. Es müßte infolgedessen mit energischer Hand eingegriffen werden. Es hat ja auch im Finanz- und Budgetausschuß bei allen Parteien eine gewisse Aufregung hervorgerufen, daß diese Fahrtbegünstigungen so weitgehender Natur sind. Da also die Meinung des Hauses in dieser Beziehung eine übereinstimmende ist, ist es auch leichter, in dieser Sache etwas zu unternehmen.

Es wurde im Finanz- und Budgetausschuß auch darüber Bescheid gegeben, daß hinsichtlich des Personals gewisse Dinge vorgekommen sein sollen, die nicht ganz richtig sind. Ich will dies hier nicht untersuchen und meine nur, wenn es sich um die Regelung der Fahrtbegünstigungen handelt

dann soll man bei den anderen ganz strenge vorgehen, während die Sache, soweit sie das Personal betrifft, untersucht und entsprechende Maßnahmen getroffen werden müßten, um Mißstände, wenn sie tatsächlich vorliegen, zu beseitigen.

Eine andere Frage, die meiner Ansicht nach eigentlich die wichtigste ist, die uns heute hier beschäftigen soll, ist die Frage der Elektrifizierung. Mein Parteifreund, Dr. Ellenbogen, der Präsident des B. G. B. A.-Amtes, der seinerzeit den Anstoß gab, die Elektrifizierung der Eisenbahnen in Angriff zu nehmen, und auf dessen Drängen diese Vorarbeiten gemacht wurden, hat schon im Finanz- und Budgetausschuß darauf hingewiesen, daß es sich hier um eine der größten volkswirtschaftlichen Fragen handelt. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen wurde durch ein Gesetz beschlossen. Es ist dies das Gesetz vom 23. Juli 1920. In diesem Gesetze ist ein gewisses Bauprogramm vorgesehen, das so gestaltet ist, daß die Elektrifizierung der Eisenbahnen im Jahre 1925 durchgeführt werden könnte. Im Gesetze sind Maßnahmen getroffen, die darauf hinführen, das Bauprogramm in dieser Periode zu erledigen. Es sind auch bestimmte Summen vorgesehen, die jedes Jahr in den Staatsvoranschlag einzutragen sind, um diese Arbeiten durchführen zu können. Die in diesem Gesetze enthaltenen Ziffern sind heute natürlich weit überholt, es kann mit diesen Ziffern nicht gerechnet werden. Die Ziffer für das Jahr 1922/23, die mehr oder weniger bei der Erledigung dieses Budgets in Betracht käme, wären 1260 Millionen Kronen. Daß dieser Betrag nicht genügen kann, wurde ja bereits anerkannt, und es wurde über Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen der Betrag von 2500 Millionen Kronen in das Budget eingestellt. Der Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen hat auch eine Entschließung beantragt, aus der hervorgeht, daß es sich bei der Stellung dieses Antrages nicht darum handeln kann, daß dieser Betrag im Budget erscheint, und daß die Finanzverwaltung für diesen Betrag aufkommt, sondern seine Entschließung lautet dahin (liest):

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, die für die Elektrifizierung der Bundesbahnen bewilligten Summen lediglich nach den Erfordernissen des Baufortschrittes zu verwenden.“

Das heißt, daß als Grundlage für den Rechnungsabschluß nicht die Ziffer von 2500 Millionen Kronen maßgebend ist, sondern jener Betrag, der notwendig ist, um das Bauprogramm ausführen zu können.

Wir kennen die Widerstände, die im Bundesministerium für Finanzen bestehen. Speziell während der Amtsführung des Herrn Bundesministers

Dr. Grimm war nach dieser Richtung sehr wenig zu erreichen, weil dieser immer der Ansicht war, daß es unmöglich sei, so hohe Beträge zur Verfügung zu stellen, denn es wäre dann notwendig, die Notenpresse wieder in Bewegung zu setzen, und es würde durch die weitere Noteninflation eine Verschlechterung unserer Valuta eintreten. Nun ist ja dieser Gedankengang hier aus dem einfachen Grunde unrichtig, weil es sich darum handelt, daß für dieses bedruckte Papier Werte geschaffen werden, die von bleibender Bedeutung sind. Wir müssen in dieser Richtung volkswirtschaftlich denken, und wenn wir das tun, so ist festzustellen, daß wir noch nie so billig bauen konnten wie jetzt.

Wir hätten natürlich früher auch schon billiger bauen können, wenn wir rascher dazu gekommen wären, diese Arbeiten der Elektrifizierung in die Wege zu leiten. Wenn sich eine Änderung der Valuta ergibt, so wird das zur Folge haben, daß sich die Verhältnisse für uns bessern, was aber in der gegenwärtigen Zeit, wo wir ja so enorme Beträge für Kohle ausgeben müssen, natürlich bedeutend mehr ins Gewicht fällt. Wir müssen uns endlich von jener Tributpflicht befreien, die uns sowohl von seiten der Tschecho-Slowakei als auch von seiten Deutschlands auferlegt wird. In diesen beiden Staaten wird eine Kohlensteuer erhoben, und wir müssen außer den Summen, die wir für die Kohle zu zahlen haben, auch die Kohlensteuer zahlen. Wenn wir nun die Preise der Kohle ansehen, so ist infolge der Entwertung unserer Valuta ein sehr gewaltiger Unterschied zu bemerken. Beispielsweise hat im Frühjahr eine Tonne Kohle noch 4000 K gekostet, während sie gegenwärtig 40.000 K kostet. Der Preis ist also auf das Zehnfache gestiegen. Je später wir nun dazu kommen, den elektrischen Betrieb aufzunehmen, desto mehr müssen wir für die Kohle bezahlen, und desto mehr wird unser Betrieb dadurch verteuert. Es ist infolgedessen notwendig, daß wir auch von dieser Stelle aus noch einmal ausdrücklich erklären, unter welchen Voraussetzungen die Entschließung des Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen im Finanz- und Budgetausschuß einstimmig angenommen wurde, und daß damit zu rechnen ist, daß der Finanzminister Dr. Gürtler, der ja in dieser Richtung wirklich anders denkt als der frühere Finanzminister Dr. Grimm, seinen Beamten den Auftrag gibt, diese Summen zur Verfügung zu stellen.

Es ist dabei noch folgendes zu bemerken, und das muß hier im Hause gegenüber den einzelnen Referenten des Bundesministeriums für Finanzen festgelegt werden. Im Bundesministerium für Finanzen nimmt man den Standpunkt ein, daß die entsprechende Tangente allmonatlich angewiesen wird, was bei einem solchen Unternehmen natürlich gar nicht möglich ist. Es ist ja vollständig ausgeschlossen,

daß wir, wenn wir die Elektrifizierung der Bahnen durchführen, allmonatlich die entsprechenden Beträge ansprechen, sondern es müssen die erforderlichen Beträge zu jener Zeit zur Verfügung gestellt werden, wo sie tatsächlich gebraucht werden; man muß sich von diesem Amtsschimmel endlich einmal befreien, daß mit Tangenten gerechnet wird. Wir wissen ja, daß beim Bau auch mit der Jahreszeit gerechnet werden muß, daß nur eine ganz kurze Bauperiode verfügbar ist, und es müssen daher, wie gesagt, diese Mittel dann in entsprechender Höhe zur Verfügung gestellt werden, wenn sie notwendig sind.

Wenn ich über die Elektrifizierung spreche, erlaube ich mir die Aufmerksamkeit des Herrn Bundesministers für Verkehrswesen auf eine Mitteilung, die im „Neuen Wiener Tagblatt“ erschienen ist, zu lenken. Mittwoch, den 7. Dezember, ist im volkswirtschaftlichen Teil dieses Blattes unter dem Schlagworte „Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, aus einem Gespräche des Herrn Bundesministers Dr. Walter Roder“ mitgeteilt worden, er habe sich bezüglich der Elektrifizierung dahin geäußert, daß die Durchführungsarbeiten hinsichtlich des Wallnauer Werkes sehr schwierig seien, und daß man an die Elektrifizierung dieser Strecke kaum vor dem Jahre 1930 denken könne. Nun ist in dem Gesetz über die elektrische Zugförderung das Jahr 1925 vorgesehen, es wäre das also eine Verschiebung um fünf Jahre. Die Öffentlichkeit und insbesondere die Bevölkerung in Kärnten ist infolgedessen sehr beunruhigt, weil ja diese Sache insbesondere für die Kärntner von großer Bedeutung ist. Es kann sich hier wohl nur um eine irrtümliche Auffassung des betreffenden Herrn, der diesen Bericht geschrieben hat, oder eventuell um einen Druckfehler handeln, denn ich kann nicht annehmen, daß der Herr Bundesminister für Verkehrswesen tatsächlich vom Jahre 1930 gesprochen hat. Ich bitte den Herrn Bundesminister, vielleicht so liebenswürdig zu sein und die Sache aufzuklären, damit diese Mitteilung der Zeitung als unrichtig erklärt werde und Beruhigung in der Bevölkerung Platz greife.

Ich will mich nun mit unserer Tarifpolitik beschäftigen. Auch der Herr Vorredner hat seine Meinung dahin geäußert, daß unsere Tarife gegenüber dem Auslande viel zu billig sind, und er hat in dieser Beziehung vollständig recht. Wir hinken mit unseren Tarifierhöhungen immer nach und erst, wenn ein großes Defizit vorhanden ist, wird eine Erhöhung der Tarife vorgenommen. Ich muß es genau so beklagen wie der Herr Vorredner, daß von einer wirklichen Tarifpolitik nicht gesprochen werden kann, sondern daß es sich immer nur darum handelt, lineare Erhöhungen der Tarife vorzunehmen, ohne daß, wie es bei einer vernünftigen Tarifpolitik notwendig wäre, auf die verschiedenen Waren entsprechend Rücksicht genommen wird. Wir haben erst

kürzlich eine ausgiebige Erhöhung der Tarife durchgeführt, und die Verhältnisse stehen so, daß zum Beispiel ein Schweizer mit seiner hohen Valuta für die Fahrt von der Grenze nach Wien gegenwärtig nur ein Zehntel dessen zu zahlen hat, was er vor dem Kriege für diese Fahrt zahlen mußte. Die Reisenden, die über eine hochwertige Valuta verfügen, vergüten also den österreichischen Bahnen nur einen verschwindenden Bruchteil dessen, was die Bahn für sie leistet.

Es wurde schon einmal der Gedanke ventiliert, hinsichtlich der Frachttarife einen Unterschied zu machen, und die Frachten, die von uns im Transitverkehr befördert werden — wir sind ein starkes Transitland — mit höheren Tarifen zu belegen. Dem steht aber der Friedensvertrag entgegen. Wir können uns dagegen, daß wir den Ausländern mit ihrer hochwertigen Valuta die Waren fast umsonst befördern, nur durch eine allgemeine Erhöhung der Tarife schützen. Denn wenn wir unsere Tarife so gering erstellen, daß unsere Bahnen mit einem Defizit arbeiten, dann müssen wir dieses Defizit durch Steuern beseitigen, also auf eine andere Art für diese Betriebskosten aufkommen. Der einzig richtige kaufmännische Weg ist daher der, die Tarife so zu erstellen, wie es notwendig ist, um ein Defizit zu vermeiden.

Ich möchte noch die Frage der Betriebskontrolle berühren. Die Betriebskontrolle wird von mancher Seite dieses Hauses mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Wir müssen aber sagen, daß sich sowohl die Betriebsräte als auch die Betriebskontrolle für die Bahnen sehr gut bewährt haben. Wir haben schon bei der letzten Budgetdebatte im Frühjahr darauf hingewiesen, daß die Betriebsräte ihre Aufgabe vollkommen erfüllen, und zwar im Interesse des Unternehmers, weil sie darauf sehen, daß der Staat von den einzelnen Lieferanten nicht betrogen wird. Wir hatten ja bei der letzten Budgetberatung Gelegenheit, einen solchen Fall zur Sprache zu bringen. Es hat sich damals um die Austragung einer Angelegenheit zwischen der Bundesbahnverwaltung und der Firma Biedermann & Co. gehandelt. Die Firma Biedermann & Co. wurde erst vor kurzer Zeit gegründet, sie hat Niederlassungen in Budapest, in Sofia, in Madrid, kurz in der ganzen Welt, und macht sehr gute, ja glänzende Geschäfte damit, daß sie sich vordrängt und solche Lieferungen übernimmt, die von den Industriellen nicht durchgeführt werden. Die Sache liegt hier etwas tiefer. Wir haben während des Krieges gesehen, daß durch die — man kann sagen — verbrecherischen Maßnahmen des Kriegsministeriums die Zwischenhändler eingeführt wurden. Statt daß das Kriegsministerium seinen Bedarf bei den Industriellen gedeckt hätte, was auf Grund des Kriegsdienstleistungsgesetzes

ganz leicht möglich und auch selbstverständlich gewesen wäre, hat es sich nicht an die Unternehmungen gewendet, sondern an die Zwischenhändler, die dann riesige Profite gemacht haben.

Es scheint nun, daß diese Dinge weiter fortgesetzt werden, und sich die einzelnen Industrieunternehmen bei Bestellungen mehr oder weniger passiv verhalten, aber andererseits wieder diese Zwischenhändler vorschieben, die dann, wenn eine Bestellung von diesen Unternehmungen abgelehnt wird, kommen und sich bereit erklären, die Lieferung durchzuführen. Gegen diese Praxis müssen wir uns auf das allerschärfste wenden. Es hat sich ja im Falle Biedermann & Co., denn wir im Frühjahr zur Sprache gebracht haben, gezeigt, daß hier vieles faul im Staate Dänemark war. Auf Grund der Ausführungen meines Parteifreundes Tomschik und meiner Wenigkeit im Finanz- und Budgetausschusse wurde nun eine Untersuchung eingeleitet, die zwar noch nicht vollständig abgeschlossen ist, es kam aber heute bereits berichtet werden, daß diese Untersuchung ergeben hat, daß bei den oft wegen der Dringlichkeit in großer Hast abgeschlossenen Lieferungsverträgen und deren Durchführung auf beiden Seiten Irrtümer und Fehler unterlaufen sind, aus denen der Staatsbahnverwaltung mitunter Mehrauslagen gegenüber einer normalen Geschäftsabwicklung erwachsen sind. Sie sehen, daß das sehr milde ausgedrückt ist.

Wenn uns nun mitgeteilt wird, daß das Ergebnis der Untersuchung dies zutage gefördert hat, so müssen wir schon sagen, daß solche Dinge in Zukunft nicht mehr vorkommen dürfen. Über Einschreiten des Bundesministeriums für Verkehrswesen wurde nun die Firma Biedermann & Co. dazu veranlaßt, den Betrag von 25 Millionen Kronen zurückzuerstatten.

Wenn wir uns vor Augen halten, daß inzwischen zirka Dreiviertel Jahre verstrichen sind, so würde das nach dem heutigen Stande der Währung vielleicht rund Dreiviertel Milliarden betragen. Es soll das daher eine Lehre sowohl für das Bundesministerium für Verkehrswesen als auch für die verschiedenen Firmen sein, die meinen, daß sie die Bundesbahnverwaltung bemogeln oder betrügen können, denn es ist selbstverständlich, daß die Firma Biedermann & Co. wahrscheinlich nicht leichten Herzens diesen Rückersatz geleistet hat, weil sie ja dadurch indirekt zugibt, daß sie infolge der vorgekommenen Irrtümer mehr Kosten aufgerechnet hat, als wozu sie tatsächlich berechtigt war.

Ich meine also, daß der Gedanke der Betriebsräte und insbesondere der Betriebskontrolle, wie sie nimmehr bei den Eisenbahnen durchgeführt werden soll, von uns nur begrüßt werden kann, und ich hoffe, daß sowohl die Mitglieder dieses hohen Hauses als auch das Bundesministerium selbst sich

mit diesen Gedanken befreunden sollen. Es gibt nämlich verschiedene Beamte im Bundesministerium, die der Meinung sind, daß diese Betriebskontrolle zwar durchgeführt werden kann, wenn es sich um die Arbeiterschaft oder Angestellte in niedrigen Dienststrängen handelt, daß sie aber ungebührlich ist, wenn sie sich auf den ganzen Betrieb und unter Umständen natürlich auf die höheren Beamten erstreckt.

Wir glauben, daß alle Maßnahmen, die in dieser Richtung von den Personen, die die Betriebskontrolle durchführen, angeregt werden, wirklich einer ernstlichen Prüfung unterzogen werden und, wenn sie als richtig erkannt werden, auch wirklich durchgeführt werden, und zwar zunächst im Interesse der Bundesbahnverwaltung und in zweiter Linie, was ja selbstverständlich ist, auch im Interesse des Staates selbst, der dann zu keinem Schaden kommt.

Ich will meine Ausführungen damit schließen, daß ich hoffe, daß ein zweiter Fall Wiemann & Co. dieses hohe Haus nicht mehr beschäftigen wird. Im übrigen erkläre ich, daß wir als Oppositionspartei gegen den Staatsvoranschlag stimmen werden. *(Beifall und Händeklatschen.)*

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Dr. Schmidt. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Schmidt: Hohes Haus! Unsere Staatsmänner haben sich bemüht, unseren Staat aus diesen furchtbaren Bedrängnissen der wirtschaftlichen Notlage, in die wir durch den Friedensvertrag von Saint-Germain gekommen sind, dadurch zu retten, daß sie eine Kreditaktion einleiteten. Man hätte erwarten sollen, daß unsere Staatsmänner gelegentlich der Verhandlungen wegen Rückstellung der Generalpfandrechte auch darauf dringen würden, daß die Tarifgebundenheit, unter der wir außerordentlich zu leiden haben, aufgehoben wird. Es ist das nicht geschehen und das Fazit ist, daß unsere Bundesbahnen mit einem ungeheuren Abgang rechnen müssen, den wir dadurch wett zu machen suchen, daß wir die Tarife bis an die Grenze des gerade noch Möglichen hinaufschrauben. Die Erhöhungen sind linear erfolgt und ich glaube, mit Recht hier sagen zu dürfen, daß eine lineare Tarifierhöhung gerade mit Rücksicht auf die außerordentlich ungünstige Gestaltung unseres Staates ein Unding ist. Speziell wir in Tirol, hohes Haus, haben unter dieser linearen Tarifierhöhung außerordentlich zu leiden, denn der Ausnahmetarif 22 ist ebenfalls um über 200 Prozent erhöht worden. Daraus ergibt sich die recht unerfreuliche Folge, daß die Lebenshaltung in Tirol ungünstig beeinflusst wurde, daß

wir in Tirol eine Teuerung haben, die sonst nicht eingetreten wäre, und daß auch unser Gewerbe, unsere Industrie durch diese lineare Tarifierhöhung außerordentlich zu leiden haben. Ich bitte zu bedenken, daß wir die meisten, wohl die Überzahl aller unserer Rohprodukte nach Tirol einführen müssen, also einen Weg zurückzulegen haben, der viele Hunderte von Kilometern ausmacht, daß die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie dadurch in Frage gestellt wird, weil, um die Fertigprodukte abzusetzen, diese Erzeugnisse wieder annähernd den gleichen Weg zurückzulegen haben. Wir sind nicht in der Lage, wie das vor dem Kriege der Fall war, unser Absatzgebiet im Norden zu suchen. Denn durch lange, lange Jahre gravitierte Tirol speziell nach dem benachbarten Bayern und es konnte sich daher mehr oder weniger von den hohen Tarifsätzen unabhängig stellen, die eingetreten wären, wenn der Handel, das Gewerbe, die Industrie nach Osten gravitiert hätten. Wir haben nunmehr eine Tarifierhöhung seit 1. Dezember durchgesetzt. Ich glaube, hohes Haus, daß ich nicht damit übereinstimmen kann, daß der Abgang in unserem Verkehrswesen durch seine volle Bedeckung oder auch nur in dem Ausmaße wird erfahren können, wie die Verkehrsverwaltung oder das Finanzministerium das erwarten. Es wäre wohl notwendig, daß man für Tirol und Vorarlberg für gewisse Dinge, für gewisse Artikel Ausnahmetarife schafft, damit die Lebenshaltung in Tirol und Vorarlberg nicht so gedrosselt und so ungünstig beeinflusst wäre, wie es heute der Fall ist; damit Industrie und Gewerbe mit Industrie und Gewerbe in den übrigen Teilen gleichen Schritt halten können.

Wir können mit Genugtuung feststellen, daß sich die Verkehrsverhältnisse wesentlich gebessert haben. Wir müssen zugeben, daß sich die Verkehrsverwaltung alle erdenkliche Mühe gegeben hat, um insbesondere unser rollendes Material und den Oberbau instand zu setzen. Wenn heute auch gesagt werden muß, daß wir den Zustand, den wir erhoffen, noch nicht erreicht haben, so können wir doch immerhin beruhigt in die Zukunft schauen und heute schon Verhältnisse in einen absehbaren Zeitpunkt gerückt sehen, die annähernd denjenigen der Friedenszeit gleichen. Die Einlegung von Bügen, wie sie im vergangenen Sommer durchgeführt worden ist, hat beim reisenden Publikum selbstverständlich großen Anklang gefunden. Das Verkehrsministerium hat dem riesigen Fremdenandrang dadurch Rechnung getragen, daß es insbesondere Fernzüge in kurzer Aufeinanderfolge eingeführt und dabei auch Wagenmaterial verwendet hat, das im großen und ganzen zufriedenstellend war.

Ich möchte aber darauf hinweisen, daß wir gerade bei der Instandsetzung des rollenden Materials vielleicht dadurch rascher vorwärts kommen

könnten, wenn sich das Verkehrsministerium entschließt, die Privatindustrie zur Instandsetzung der Lokomotiven und Wagen noch mehr heranzuziehen, als das bisher geschehen ist. Es wäre aber insbesondere notwendig, daß wir danach trachten, bessere Anschlüsse an den Hauptknotenpunkten zu bekommen. Ich gebe zu, daß es nicht ohne weiteres möglich ist, weil wir auf die Verbindungen mit dem Ausland Rücksicht zu nehmen haben. Aber ich glaube, daß gerade bei verschiedenen Zügen eine derartige Erleichterung wohl eintreten könnte, ohne daß umwälzende Veränderungen in der Fahrplanordnung notwendig wären.

Wenn ich speziell auf die Tiroler Verkehrsverhältnisse zu sprechen komme, so glaube ich, hiemit nicht nur eine Pflicht zu erfüllen, sondern auch ein Anrecht darauf zu haben. Tirol ist auf den Fremdenverkehr wohl mehr als jedes andere Land angewiesen. Der Bahnbau Landeck—Töfens, der während des Krieges in Angriff genommen wurde, hat, wohl nicht durch Verschulden des Verkehrsministeriums — ich glaube, die Schuld liegt auf einer andern Seite — eine Unterbrechung erfahren, die für das Land Tirol außerordentlich schmerzhaft war. Es ist zwar richtig, daß da und dort weitergearbeitet wurde, aber eine großzügige Arbeit kam nicht zustande. Es ist notwendig, daß gerade diese Verkehrslinie, die aus wirtschaftlichen Gründen für den Verkehr zwischen Tirol und der Schweiz außerordentlich wichtig ist, möglichst rasch ausgebaut werde.

Ein anderer Wunsch, den wir hinsichtlich der Verkehrsverbesserungen haben, ist der, den ich im hohen Hause schon zur Sprache gebracht habe. Es ist das der Bahnhofumbau in Innsbruck. Wer die Verhältnisse dort kennt, wird zugeben, daß sie nicht weiter bestehen bleiben können. Der ganze Verkehr spielt sich auf vier Geleisen ab, während alle übrigen Geleise für den Rangier- und Verstellungsdienst vollkommen in Anspruch genommen werden. Schon seit etwa 16 Jahren hat das Verkehrsministerium den Umbau des Bahnhofes in Innsbruck ins Auge gefaßt und damals waren auch Verhandlungen im Gange, daß die Südbahn für den Umbau des Bahnhofes interessiert werden konnte. Selbstverständlich ist mit dem Ausbruch des Krieges diese Arbeit in ein Tempo geraten, das einer Stagnation gleicht. Wir verkennen durchaus nicht die schwierige Lage der Südbahn, aber ich möchte doch zu bedenken geben, daß die Verhältnisse auf dem Innsbrucker Hauptbahnhofe heute unhaltbar sind, weil fast kein Monat vergeht, ohne daß Menschen in Gefahr kommen, zu Tode gefahren zu werden, beziehungsweise starke Beschädigungen davontragen. Es ist — und das möchte ich hier ausdrücklich feststellen — ein Verdienst des ganzen Bahn-

personals, das in aufopferungsvoller Hingabe den schweren Dienst versieht, daß ein größeres Unglück bis heute nicht eingetreten ist. Ich möchte aber bitten, daß das Verkehrsministerium und die maßgebenden Faktoren alles daran setzen, damit endlich der Bahnhofumbau in Innsbruck durchgeführt werde.

Nach dem Umsturze wurde das Schlagwort von der Ausnutzung der Wasserkräfte geprägt. Insbesondere waren die Bundesbahnen daran interessiert, von der Kohlenflaverei gegenüber dem Auslande sich unabhängig zu machen und wir können wohl feststellen, daß in der Ausnutzung der Wasserkräfte für die Elektrifizierung der Bahnen wesentliche Fortschritte gemacht worden sind. Ich muß aber sagen, daß dieses Tempo nicht in allen Teilen befriedigt, weil zum Beispiel die Elektrifizierung der Alpbacher, Tiroler und teilweise auch der Salzburger Strecke nach meinem Dafürhalten nur dann rechtzeitig durchgeführt werden kann, wenn die Verhandlungen mit der Südbahn wegen Elektrifizierung in der Torsostrecke Innsbruck—Wörgl endlich zum Abschluß gelangen. Ich glaube, es ist ein Ding der Unmöglichkeit, daß man bis Innsbruck und bis Wörgl elektrisch mit der Bundesbahn fährt und daß dann wieder der Dampfbetrieb beginnt. Ich möchte dringend bitten, daß die Beratungen, die mit der Südbahn, soviel ich weiß, bereits begonnen haben, ehestens zum Abschluß kommen. Ich möchte mir auch erlauben, das Augenmerk des Herrn Ministers auf die Versuche zu lenken, die Station Innsbruck zu einer italienischen zu machen und möchte ihn bitten, hier nichts zu verabsäumen. Ich weiß, es sind darüber seit längerem Verhandlungen im Gange, ich weiß auch, daß Italien seinen Bahnhof, den es angeblich aus technischen Gründen am Brenner nicht anlegen kann, nach Innsbruck verlegen will. Ich glaube, hier nicht des längeren ausführen zu müssen, daß wir uns aus völkischem, aber auch aus wirtschaftlichen Interesse gegen ein derartiges Projekt aussprechen müssen. *(Zustimmung.)* Ich bitte zu bedenken, daß unsere Eisenbahnangestellten in Innsbruck heute noch zu vielen Hunderten in Baracken und alten Güterwaggons hausen müssen, ich bitte zu bedenken, daß sich die Stadt Innsbruck außerordentlich hart tut, um für alle die Zugewanderten eine bessere Unterkunft zu schaffen und ich möchte deshalb auf die Gefahr aufmerksam machen, daß wir mit Rücksicht auf den Minderheitenschutz auch in Innsbruck verpflichtet wären, Schulen für die Kinder der italienischen Eisenbahner zu beschaffen. Ich glaube, mit dem hohen Hause vollkommen einig zu sein, wenn ich sage: Wir müssen alles daran setzen, daß Innsbruck eine deutsche Stadt bleibt *(lebhafter Beifall und Händeklatschen)*, und daß wir den Italienern zumindest am Brenner zurufen müssen: Bis hierher und nicht weiter! *(Zustimmung.)*

Ich möchte den Herrn Minister auch bitten, sich jener Postbeamten anzunehmen, die im Postfahrdienst über den Brenner bis nach Bozen zu fahren haben. Ich habe mir schon erlaubt, an den Herrn Minister diesbezüglich eine Anfrage zu richten, möchte aber hier doch noch einmal darauf hinweisen, daß unsere Beamten des Postfahrdienstes in Ausübung ihres Dienstes von offiziellen Stellen in Bozen einen Wink bekommen haben, sie mögen nicht mehr in Uniform sich in Bozen zeigen (*Hört!*), weil die Behörden eine Garantie nicht übernehmen könnten, daß die Fasziisten sich an diesen Postbeamten nicht tödlich vergreifen. Die Postverwaltung soll nunmehr angeblich einen Erlaß herausgegeben haben, wonach die Beamten des Postfahrdienstes ihren Dienst in Zivil zu versehen haben. Ich glaube, hohes Haus, daß eine derartige Maßnahme nicht unsere Billigung finden kann. Ich verweise darauf, daß die italienischen Bahnangestellten sehr wohl und ungehindert in Innsbruck in Uniform sich bewegen können und daß sie sich wohl kaum so bescheiden benehmen, wie unsere Postbeamten dies in Bozen tun werden. Ich glaube, es ist notwendig, daß wir uns auf den Standpunkt stellen, auch unsere Postbeamten haben das Recht, ja sie haben sogar die Pflicht, in Uniform in Bozen unbehelligt zu verweilen. (*Sehr richtig!*)

Wie ich gehört habe, soll der Herr Bundesminister ein großes Programm für die Ausgestaltung unserer Verkehrslinien in Westungarn ausgearbeitet haben. Ich gebe zu, daß es vielleicht nicht opportun erscheint, schon im jetzigen Zeitpunkte dieses großzügige Programm dem Hause vorzulegen, doch möchte ich an den Herrn Bundesminister die Bitte richten, daß er wenigstens im Verkehrsausschusse dieses sein Programm bekannt gibt.

Wir haben es nie begreifen können, daß das Bundesministerium für Verkehrsweisen seinerzeit in ein Projekt einwilligte, das die Trennung der Post von Telegraph und Telephon zum Gegenstand hatte, und das, ich sage es hier freimütig, leider auch durchgeführt wurde. Wir wissen sehr wohl, daß das ein Politikum war. Ich meine aber, daß wir in einer Zeit, in der wir vom Beamtenabbau, vom Sparen sprechen, solchen Maßnahmen doch nicht ohne weiteres zustehen können, da dabei für die Allgemeinheit, aber auch für den Postdienst, für den Dienst in Telegraph und Telephon kein Vorteil herauschaut, ja im Gegenteil ein sehr erheblicher Nachteil. Wir hätten im Gegenteil gewünscht, daß an kleineren Orten Telegraph und Telephon vielleicht an die Eisenbahnstation verlegt worden wären, wodurch wir eine Ersparung an Personal hätten durchführen können. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß diese Trennung von Telegraph, Telephon und Post nur eine vorübergehende ist und daß auch

die Verkehrsverwaltung einsieht, daß hier ein großer Fehler gemacht wurde, der im Interesse des Staates, im Interesse der Allgemeinheit wieder gutgemacht werden muß.

Wenn ich mir zum Schlusse erlaube, darauf hinzuweisen, daß der Achtstundentag, den einer der Herren Vorredner hier zur Sprache gebracht hat, im ganzen Verkehrswesen selbstverständlich nicht so durchzuführen ist wie in anderen Betrieben, so glaube ich hier doch sagen zu müssen, daß die Einhaltung des Achtstundentages nach unserem Dafürhalten, wie will ich sagen, eine Farce für den Verkehr geblieben ist. Wir glauben, daß im Verkehr der Achtstundentag als solcher nicht durchführbar ist. Wir stehen aber auf dem Standpunkt, daß den Bediensteten und Angestellten im Verkehrswesen selbstverständlich für die Überstunden, die sie leisten, auch eine ganz erhebliche und sie zufriedenstellende Extraentlohnung werden muß.

Die vom Herrn Vorredner angeführten Verhältnisse unter den einzelnen Gewerkschaften möchte ich hier aus naheliegenden Gründen nicht zum Gegenstande weiterer Erörterungen machen. Ich will aber darauf hinweisen, daß von gewisser Seite schon des öftern mit einem gewissen Terror vorgegangen worden ist, den sich andere Berufsorganisationen doch nicht ohne weiteres gefallen lassen können. Wir, die wir auf dem Standpunkt der Volksgemeinschaft stehen, stehen auch auf dem Standpunkt der Arbeitsgemeinschaft. Wir haben den Wunsch, daß sich die Arbeitsgemeinschaft auch darin ausdrücken möge, daß alle Angestellten eines Betriebes, seien sie welcher politischen und Lebensauffassung immer, zusammenstehen, um für den Staat und für das ganze Volk ihr Bestes zu geben. (*Beifall.*)

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Klehmayr; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Klehmayr: Hohes Haus! Vor wenigen Wochen hat in diesem hohen Hause der Herr Abgeordnete Weiser über die Zustände der Bahnanlagen und des Bahnhofes in Linz gesprochen und gefordert, daß der Ausbau dieser Anlagen ehestens durchgeführt werden möge. Wir haben in Oberösterreich eigentlich mehrere solcher Bahnanlagen, die unbedingt umgebaut werden müssen. Die Bahnanlagen von Steyr und Garsten hätten schon längst unbedingt umgebaut werden sollen, weil sie den Verhältnissen des Verkehrs absolut nicht mehr entsprechen. Schon im Jahre 1914, vor dem Weltkrieg, wurde die Staatsbahndirektion Linz vom hiesigen Ministerium für Verkehrsweisen aufgefordert, Pläne zu entwerfen und Kostenvoranschläge festzusetzen, um an den Umbau

dieser beiden Bahnhöfe schreiten zu können. Infolge der Kriegsverhältnisse und der Entwertung unserer Währung war es leider bisher nicht möglich, diese Aufgabe zu lösen. Nun darf man nicht vergessen, daß die Entwicklung der Industrie in Steyr sowohl wie in Garsten in den letzten paar Jahren eine riesige war. Ich verweise auf die große Entwicklung der Autofabrik, wo heute zirka 8000 Arbeiter in Beschäftigung stehen. Durch die riesige Entwicklung dieses Betriebes hat sich das Verkehrswesen in Steyr an und für sich groß gestaltet. Wenn wir die anderen kleineren und mittleren Betriebe in Steyr und in Garsten, die große Reithoffer-Fabrik und die anderen Betriebe näher untersuchen, werden wir gestehen müssen, daß der Umfang der Industrien von Jahr zu Jahr zunimmt und dementsprechend auch der Frachtverkehr auf diesen beiden Bahnhöfen.

Es wurde schon im Jahre 1919 in der konstituierenden Nationalversammlung ein Antrag unterbreitet, der die Regierung auffordert, endlich an den Ausbau dieser beiden Bahnhöfe zu schreiten. Leider ist bis zur Stunde von einer Durchführung nichts zu sehen. Was soll in Steyr eigentlich gebaut werden?

Ich verweise darauf, daß der Bahnhof sowie die Bahnanlagen noch im gleichen Zustande sind, wie seinerzeit im vorigen Jahrhundert, als die Rudolfsbahn erbaut wurde, die später vom Staate übernommen wurde und bei der nur ganz geringe Änderungen an den Anlagen und dem Bahnhof vorgenommen worden sind. Es muß nun, will man den Bahnhof und die Bahnanlagen von Steyr den Verkehrsverhältnissen wirklich anpassen, unbedingt das Aufnahmsgebäude vollständig neu gebaut werden, auch unter Berücksichtigung eines Bahnhofspostamtes. Weiters sollen neu gebaut werden die Magazine und Rangleigebäude, sowie die Rampen- und Heizhausanlagen. Dann soll weiter ein grundlegender Ausbau der Gleisanlagen vorgenommen werden, die in keiner Weise entsprechen, so daß oft die dortige Vorrichtung längere Züge mit größerem Achsenstand nach Garsten dirigieren muß, um sie dann bruchweise nach Steyr zur Entladung zu bringen. Weiter ist es notwendig, daß die Durchfahrt unter der Damberggasse erweitert werde, die besondere Schwierigkeiten im Verkehrswesen mit sich bringt. Dieser Umbau ist für Steyr eine dringende Notwendigkeit, will man haben, daß auch bezüglich des Verkehrswesens die entsprechenden Erleichterungen geschaffen werden. Denn es dreht sich nicht nur darum, daß der Verkehr sich entwickelt, sondern auch darum, daß die dortigen Angestellten und Beamten ziemlich oft in schwerer Lebensgefahr schweben, weil die Dirigierung der einzelnen Garnituren oft nur unter großen Gefahren möglich ist.

Um nur ein kleines Bild des Verkehrs zu entrollen, möchte ich folgendes erwähnen: Im Bahnhof Steyr wurden 1920 244.635 Personensfahrten verkauft, 1921 bis 31. Oktober 300.620. Beim Gepäcksexpedit wurden 1920 13.742 Koffi aufgegeben, 1921 bis 31. Oktober 16.979. Eilgutsexpedit: Aufgabe 1920 4953 und 1921 2822; Abgabe 1920 7213 und 1921 8084. Frachtgutexpedition: Aufgabe 1920 14.852, 1921 13.793; Abgabe 1920 23.180, 1921 19.793.

In Tonnen umgerechnet ergibt das: Gepäcksaufgabe 1920 204 Tonnen, 1921 152 Tonnen; Abgabe 1920 281 und 1921 302 Tonnen. Eilgutsaufgabe 1920 587 und 1921 191 Tonnen; Abgabe 1920 1257 und 1921 895 Tonnen. Frachtaufgabe 1920 24.879 und 1921 19.708 Tonnen; Abgabe 1920 85.012 und 1921 77.879 Tonnen.

Ich möchte nun noch kurz über die Verkehrsverhältnisse in Garsten sprechen. Dort besteht die Bahnanlage aus vier Gleissträngen, dem Hauptgleise der Steyrtalbahn und einem Stutzgleise. Die Bundesbahnen besitzen kein Gleise zum Frachtmagazin und die Frachtwagen müssen oft auf offener Strecke zwischen Gleisen und rollendem Material entladen werden, was gewiß nicht der Sicherheit des Menschenlebens dient, sondern im Gegenteil oft mit großer Gefahr verbunden ist.

In Garsten war die Frequenz der Fahrkartenausgabe 1920 29.665. Die Gepäckabgabe betrug 938 Koffi mit 36 Tonnen, die Frachteleilgutsaufgabe 108 Tonnen, die Abgabe 139 Tonnen, die Frachtsendungsübernahme 18.953 Tonnen, die Abgabe 24.876 Tonnen. Die Umladung zwischen Bundesbahn und Steyrtalbahn betrug 35.621 Tonnen, Waggons wurden abgestellt in Garsten 8721 Tonnen.

Nun möchte ich noch darauf verweisen, wie eigentlich speziell die Bahnhofsanlagen in Garsten aussehen. Es ist eigentlich beschämend, daß man dies hier in diesem Hause erwähnen muß und es wurden auch schon in der Presse diese Anlagen öffentlich als ein Skandal bezeichnet. Alle Gebäude in Garsten sind Holzgebäude; nur das sogenannte Aufnahmsgebäude hat einen gemauerten Unterbau, sonst sind alle Gebäude nur aus Holz gebaut. Damit Sie sehen, welche großen Räumlichkeiten diese Anlagen besitzen, habe ich mir erlaubt, Erhebungen zu pflegen. Das Aufnahmsgebäude hat eine Länge von 8 Meter, eine Breite von 4,5 Meter und eine Höhe von 4,2 Meter, der anschließende Kassenraum hat eine Länge von 4 Meter und eine Breite von 2,9 Meter; der einzige Warteraum hat eine Länge von 6,5 Metern und eine Breite von 2,9 Meter. Der Raum für die Gepäckabfertigung hat eine Länge von 4 Meter und eine Breite von 2,9 Meter. Die Kaserne, in der 15 bis 20 Angestellte und Arbeiter Mittag essen und wo sie auch in der Nacht zu verbleiben

2844 79. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich am 17. Dezember 1921.

haben, soweit sie eben im Dienste stehen, hat einen Raum folgender Art: von 3'7 Meter Länge, 2'9 Meter Breite und eine Höhe von 2'6 Meter, also für 15 bis 20 Bedienstete ein keineswegs hinreichender Raum. Das gedeckte Magazin hat eine Länge von 9'7 Meter und eine Breite von 3'45 Meter, die angeschlossene Magazinskanzlei hat eine Länge von 1'5 Meter und eine Breite von 1'5 Meter. Dieser Raum ist vollständig unheizbar, weil gar nicht die Möglichkeit besteht, dort einen Ofen unterzubringen. Der offene Lageraum hat eine Länge von 8 Meter.

Ich möchte das hohe Haus bitten, wenn sich unsere Wohnungsverhältnisse besser gestalten, die Regierung aufzufordern, daß ehestens mit den Vorarbeiten für diese Umbauten begonnen werde.

Ich möchte dann noch ein Ersuchen an das Bundesministerium für Verkehrsweisen richten, und zwar dahingehend, daß man der Beleuchtungsfrage auf der Strecke St. Valentin—Steyr—Kleinreifling größere Aufmerksamkeit zuwende. Wir haben uns bereits erkundet, im Verkehrsministerium dementsprechende Schritte einzuleiten, wir wissen auch, daß nicht momentan sich alles erledigen läßt, aber es geht nicht an, daß die Züge auf dieser verkehrsreichen Strecke ganz dunkel bleiben. Es könnten sich dadurch große Unglücksfälle ereignen.

Um mich kurz zu fassen, möchte ich das hohe Haus bitten, sich folgendem Resolutionsantrag anzuschließen (*liest*):

„Die Regierung wird aufgefordert, ehestens Schritte zum Umbau respektive Ausbau der Bahnhöfe und deren Anlagen von Steyr und von Garsten einzuleiten.“

Ich bitte das hohe Haus um Annahme dieser Resolution.

Präsident Dr. Dinghofer: Der Herr Abgeordnete Kehmayer hat einen Beschlusantrag eingebracht. Die Herren haben ihn gehört. Derselbe ist genügend unterstützt und steht daher in Verhandlung.

Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Weiser; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Weiser: Hohes Haus! Wenn wir das Kapitel „Verkehrsweisen“ durchgehen, finden wir ein Defizit von zirka neun Milliarden vor. Es ist gewiß bedauerlich, ein Defizit von dieser Höhe zu haben, aber wir müssen die Ursachen dieses Defizits untersuchen, und dann werden wir finden, daß es zum Teil entschuldbar ist. Nicht nur die Bundesbahnen, sondern auch die meisten Privatbahnen weisen ähnliche Defizite auf, und es wird unsere Aufgabe sein, Maßnahmen zu finden, welche dieses Defizit vermindern.

Ich möchte gleich auf das Kapitel „Privatbahnen“ zu sprechen kommen, das ein sehr bedauerliches ist. Gewiß wäre es erfreulich, wenn es gelingen würde, alle diese Privatbahnen zu verstaatlichen, aber das geht dormalen nicht. Nun herrschen aber teilweise auf den Privatbahnen Zustände, die absolut nicht statthaft sind. Ich möchte nur eine Bahn herausgreifen, und zwar die Aspangbahn. Vor einiger Zeit haben die Bediensteten dieser Bahn ein Schreiben an das Bundesministerium gerichtet, in welchem sie auf die Zustände bei derselben besonders aufmerksam machen und verlangen, daß diese Bahn einer gründlichen Besichtigung unterzogen werde. Sie beschreiben das Maschinen- und Wagenmaterial und erklären, daß der ganze Lokomotivpark dem Verfall entgegengehe. In der Beschrift sind die Lokomotivserien angeführt und auch die Fehler, die die einzelnen Lokomotiven aufweisen. Ich möchte nur eine Lokomotive herausgreifen, die Lokomotive Nr. 44, die nicht weniger als 100 Schäden und Risse in der Feuerbüchse aufweist. Sehr geehrte Herren, wir müssen sagen, daß eine derartige Lokomotive für die Bediensteten und für den ganzen Verkehr eine ungeheure Gefahr bedeutet. Es muß ehestens dafür gesorgt werden, daß solche alte und gefährliche Maschinen außer Betrieb gesetzt werden — etwas anderes gibt es nicht. In erster Linie kommt die Sicherheit des Verkehrs.

Weiters geben die Bahnbediensteten bekannt, daß die Werkstättenräume, in denen die Wagen und Maschinen repariert werden, tatsächlich jeder Beschreibung spotten. Nicht nur was die maschinellen und technischen Einrichtungen anbelangt, sondern im allgemeinen sind diese Werkstätten wie solche von Kleinmeistern. Daher sind sie unrentabel. Die Privatunternehmungen kümmern sich ganz einfach nicht darum und so entsteht dieses große Defizit.

Es wird weiters auch bekanntgegeben, daß die Wagen einer ausländischen Waggonleihegesellschaft diesen Werkstätten zur Reparatur übergeben wurden. Diese Wagen werden in den Werkstättenräumen und Heizhäusern untergebracht, während die eigenen Lokomotiven und Wagen im Freien stehen müssen, verrosten und verwittern. Das ist ein ganz unhaltbarer Zustand.

Auch die Heizhäuser spotten jeder Beschreibung und der Verkehr wird dadurch tatsächlich sehr erschwert und gefährdet.

Es wird weiter angeführt, daß die Wohnungs- und Unterkunftsverhältnisse und die Zustände in den Kasernen sehr traurige sind und daß das Ministerium diese Verhältnisse genau untersuchen und die ärgsten Mängel, soweit sie eine Gefahr für das Personal und den Dienst bedeuten, abstellen soll.

Es sind Lokomotiven — heißt es weiter — in Betrieb, die schon vierzig Jahre laufen und

während dieser Zeit nur einmal in die Hauptreparatur kamen. Sie sind schon so schadhaft, daß infolge der Dampsentweichung ungeheuer viel Kohle verbraucht wird, was den Betrieb beträchtlich verteuert.

Ich ersuche den Herrn Bundesminister, dieser Sache nachzugehen und auch auf die Verhältnisse bei den anderen Privatbahnen ein genaues Augenmerk zu lenken, denn wenn sie sich auch in traurigen finanziellen Verhältnissen befinden, so muß doch für die Sicherheit des Personals und der Reisenden gesorgt werden.

Es wird hier auch die Schneebergbahn erwähnt. Diese Bahn ist der Aspangbahn angegliedert. Sie hatte im heurigen Jahre noch einen Tarif von 90 K für die Strecke Buchberg—Hochschneeberg tour und retour. Es ist nun bezeichnend, daß die Leute bei der Kasse oft einen Tausender hingeworfen haben, damit sie nur eine Karte bekamen. Man hätte diesen Tarif ganz gut entsprechend erhöhen können, denn eine unbedingte Notwendigkeit ist diese Strecke nicht und die Bahn hätte sich dadurch zum Teil sanieren können.

So wie diese Privatbahn gibt es auch eine Unzahl anderer, die genau überwacht werden müssen. Das Personal erklärt, daß es, wenn die Verhältnisse nicht besser werden, in absehbarer Zeit überhaupt zu einer Einstellung dieser Bahnen kommen wird.

Wenn wir das Defizit und die Leistungen des Personals auf den Bundesbahnen betrachten, so müssen wir mit Freude konstatieren, daß das Personal an dem Defizit gewiß nicht schuld ist, denn es sind nicht nur die Leistungen in den Werkstätten gegenüber dem Vorjahre ganz bedeutend gestiegen, sondern auch die Leistungen im Güter- und Personenverkehr. Wir können konstatieren, daß wenig neues Personal eingestellt wurde, daß im Gegenteil in vielen Betrieben Personal teilweise abgezogen wurde. Das ist ein Beweis, daß nicht das Personal, sondern andere Ursachen am Defizit schuld sind, und diese Ursachen müssen ergründet, besprochen und schließlich abgeschafft werden.

Ich habe im vorigen Jahre darauf hingewiesen, daß eine Reorganisation der Werkstätten eine ganz bedeutende Erleichterung für die Bahnverwaltung bedeuten würde und habe verlangt, daß man die kaufmännische Buchführung einführen soll. Es ist das auch von der Beamtenschaft gefordert worden, aber in dieser Hinsicht ist nichts geschehen. Ich habe ersucht, daß so rasch wie möglich Investitionen in den Werkstätten gemacht werden mögen, daß die Materialbeschaffung abgeändert werde, aber all das ist mehr oder weniger unterblieben; es wird studiert, geprüft und gewogen, aber zu einer wirklichen Tat wird sehr selten geschritten. Ich möchte kurz erwähnen, daß das Präliminare der Werkstätte Linz, welche über 2000 Arbeiter hat,

sehr umfangreiche Investitionen verlangt und daß vom Eisenbahnministerium außer einigen anderen Werkzeugen leider nur zwei Drehbänke bewilligt wurden. Naturgemäß kann eine solche Werkstätte nicht leistungsfähiger werden, weil die vorhandenen Maschinen und Werkzeuge heute schon auf das Intensivste ausgenutzt werden.

Im Berichte wird auch die Ersparungskommission erwähnt und diese hat eine ganze Reihe von Vorschlägen erstattet. Die Mitglieder des Lehrsausschusses des Nationalrates und die Bediensteten in der Personalkommission sowie die Vertrauensmänner haben wenig Kenntnis von diesen verschiedenen Vorschlägen. Einzelne dieser Vorschläge sind zwar bekannt geworden und wir müssen sagen, daß sie das Defizit gewiß nicht beseitigen können. Es ist erfreulich, daß diesbezüglich eine Entschliebung im Finanzausschuß angenommen wurde, worin die Bundesregierung aufgefordert wird, die Rentabilität des Werkstättendienstes in seiner gegenwärtigen organisatorischen Einrichtung zu erheben und über das Ergebnis dieser Erhebungen unter Anschluß von Vorschlägen, welche die Rentabilität dieses Dienstzweiges herbeizuführen geeignet sind, dem Nationalrate Bericht zu erstatten.

Wir werden diese Vorschläge genau überprüfen und es sind genügend Sachmänner hier vorhanden, welche entscheiden können, ob sie zu einer Besserung führen können oder nicht. Aber wenn schon eine derartige Kommission besteht, soll sie rasch arbeiten, denn die Zeit drängt und unsere Verhältnisse auf den Bahnen sind ziemlich traurige.

Die Ersparungskommission hat unter anderem auch auf die sogenannte Freifartenwirtschaft hingewiesen. Ich habe nichts dagegen, wenn hier Einschränkungen gemacht werden, denn ich habe schon im vorigen Jahre bemerkt, daß wir diesbezüglich bald polnische Zustände haben; jeder einzelne, der ein Häusl neben der Bahn stehen hat, hat auch eine Freifarte auf der Bahn zur Verfügung. Das sind Zustände, die entschieden abgeändert werden müssen — es mag mitunter schwer werden, aber es muß gemacht werden. Nur muß ich auf folgendes aufmerksam machen: Das Personal erklärt, teilweise durch verschiedene Zeitungsnachrichten beunruhigt, daß es sich eine Einschränkung der Fahrbegünstigungen absolut nicht gefallen lassen kann, aus dem einfachen Grunde, weil die Fahrbegünstigung des Personals ein Teil des Einkommens ist, denn seit Jahrzehnten und auch heute noch sind die Gehalts- und Lohnverhältnisse entsprechend niedriger als bei den Privatbetrieben, weshalb eine Ersparung, bei der auch das Personal in Mitleidenschaft gezogen wird, absolut auf großen Widerstand stoßen würde.

Was überhaupt die Wirtschaft im großen und ganzen anbelangt, so muß ich sagen, daß sich das

Personal denkt, daß wir noch immer die alte Aktienfabrik haben wie feinerzeit. Wenn irgendein Gegenstand erledigt werden soll, werden unzählige Aktienfabriziert, die Sache zieht sich in die Länge und gelangt nicht zur Erledigung. Wir können auch durch die Betriebskontrolle, welche vom Personal verlangt und vom Bundesministerium genehmigt wurde, die Beobachtung machen, daß es vielfach Beamte gibt, die Sabotage treiben. Sie können sich nicht in den Geist der neuen Zeit hineinfinden, in der das Personal auch mitzureden hat. Früher haben einige höhere Beamte im Eisenbahnministerium und bei den Direktionen angeschafft, alle anderen haben sich natürlich fügen müssen. Heute spricht mehr oder minder das ganze Personal durch seine Vertrauensmänner mit, es gibt keine reichen Erfahrungen zum Besten und durch gemeinsames Zusammenwirken — das ist nämlich der neue Geist — glaubt und hofft man, werden sich auch die Verhältnisse auf den Bahnen bessern. Es muß energisch in dieser Richtung gearbeitet werden, denn der Zeitgeist ist heute tatsächlich ein anderer und die Leute müssen dazu erzogen werden, nicht mehr gedankenlos ihre Arbeit zu leisten, sondern mitzuwirken, wie es im Interesse der Allgemeinheit liegt. Das gilt für den höchsten Beamten, wie für den letzten Arbeiter.

Ich möchte noch kurz auf eines hinweisen: Im Budgetausschuß und in der Öffentlichkeit ist schon oft behauptet worden, daß der Achtstundentag die Verwaltung sehr erschwert und den Betrieb verteuert. Gewiß ist in den Werkstätten und teilweise auch in anderen Betrieben der Achtstundentag eingeführt, aber im Fahrdienst selbst und bei den Wächtern wird nicht 8 Stunden, sondern 12 Stunden und teilweise noch länger Dienst gemacht. Ich muß aber noch eines besonders hervorheben. Wenn die Öffentlichkeit glaubt, daß der Eisenbahner in den Werkstätten nur 8 Stunden arbeitet, so muß ich konstatieren, daß das nicht richtig ist. Wir alle wissen, in welch traurigen Verhältnissen wir leben und daß die Bahnverwaltung sowie andere Unternehmer den Bediensteten und Arbeitern nicht das zahlen kann, was sie brauchen. Man hat den Leuten Schrebergärten zur Verfügung gestellt und es wird wohl sehr wenige geben, welche nicht nur früh und abends, sondern auch an Sonn- und Feiertagen — mögen sie nun in der Werkstätte oder im Bureau bedienstet sein — ihre freie Zeit über in den Schrebergärten arbeiten. In der letzten Zeit ist noch die Siedlerbewegung dazugekommen und die Eisenbahner, die immer bestrebt sind, im Interesse der Allgemeinheit zu wirken, haben sich dieses Gedankens bemächtigt; sie haben erkannt, daß es schwer möglich sein wird, in absehbarer Zeit entsprechende Wohnungen zu schaffen; sie haben sich der Sache bemächtigt und arbeiten als Siedler. Die 8 Stunden, die sie im Betriebe arbeiten,

werden also intensiv für den Betrieb ausgenutzt und die übrige Zeit arbeiten sie als Siedler und Schrebergärtner nicht nur für sich, sondern auch im Interesse der Allgemeinheit. Die Eisenbahner arbeiten also genau so wie die Bauern, wenn es im Sommer die Zeit erlaubt, 16 und 17 Stunden. Infolgedessen darf man ihnen keinen Vorwurf machen und darf nicht den Achtstundentag als Ursache des Defizits hinstellen.

Bezüglich des Beamtenabbaues möchte ich nur kurz bemerken, daß die Vorschläge, die durch das Bundesministerium ausgearbeitet und von den Personalvertretungen geprüft wurden, nicht angenommen werden konnten. So wie er hier gedacht ist, läßt sich der Beamtenabbau nicht durchführen. Es wird von allen maßgebenden Faktoren zugegeben, daß in erster Linie die Verwaltungsreform gemacht werden muß, ohne die der Beamtenabbau nicht möglich ist. Ich könnte darauf hinweisen, daß man in verschiedenen Betrieben höhere Beamten neu ernennt, ohne gleichzeitig auch die manuellen Kräfte zu vermehren. Auch in der Direktion Linz hat man unlängst einen Beamtenabbau gemacht, und zwar hat man ihn so durchgeführt, wie dies in früheren Jahren der Fall war. Bei einer Bahnerhaltungssektion in Schärding wurden die Arbeiter einer Partie — es waren etwa 20 oder 30 Mann — einfach entlassen, nur der Bahnrichter allein ist geblieben. Die Herren in der Verwaltung denken sich: heute liegen die Schienen noch, man kann noch ganz gut darüber fahren! Arbeiten, die vielleicht dringend notwendig wären, werden nicht gemacht; es kann noch ein halbes oder ein Jahr zugewartet werden, so denkt der alte Geist, so spart man. Wie gefährlich das ist, zeigt die letzte Entgleisung des D-Zuges nach Salzburg, welche durch einen Schienenbruch verursacht wurde. Ich möchte davor warnen, daß man dort Ersparungen macht, dort den Abbau vornimmt, wo nichts erspart werden darf; die Gefahren für den Bahnverkehr könnten dadurch stark vergrößert werden.

Im Kapitel „Eisenbahnwesen“ finden wir auf Seite 29 die außerordentlichen Aufwendungen für bauliche Herstellungen und Fahrbetriebsmittelbeschaffung. Da heißt es, daß sich die Ausgaben für bauliche Herstellungen auf 790 Millionen Kronen belaufen. Dieser Betrag ist, wenn ich bedenke, was alles zu machen ist, tatsächlich viel zu klein.

Der Herr Eisenbahnminister hat sich da auch bezüglich der Bahnhöfe geäußert. Wir wissen, daß der Bahnhof in Linz eine unbedingte Notwendigkeit ist und daß damit möglichst rasch angefangen werden muß. Ich möchte wünschen, daß die Linzer Gemeindevertretung von den Arbeiten, die im Zuge sind, verständigt wird, damit die dortige Öffentlichkeit beruhigt wird. Gewiß hat der Herr Eisenbahnminister versichert, daß diese und jene Arbeiten

gemacht werden, aber das ist lediglich im Anschluß geschehen und es soll auch die breite Öffentlichkeit, insbesondere die interessierten Kreise an Ort und Stelle erfahren, was gemacht wird bezüglich des Bahnhofbaues. Nicht nur der Bahnhof in Linz, sondern auch der Bahnhof von Gmünd usw. und auch verschiedene andere Anlagen schreien dringend nach Erbauung. Da, glaube ich, wird der Betrag von 790 Millionen Kronen zu gering sein.

Ich muß betonen, daß auch die Bahnwerkstätten in desolatem Zustand sind. In Wien-West dürfen Sie nur hinausgehen und die Dächer betrachten: die halben Dächer sind überhaupt hin. Im Frühjahr hat man angefangen, sie zu reparieren, bis heute ist man aber nicht fertig, in die Werkstätten regnet und schneit es hinein und die Arbeiter dort sind jeder Witterung mit ihrer qualifizierten Arbeit ausgesetzt. Das ist ein Zustand, dem möglichst rasch abgeholfen werden muß. Wenn die Dächer von einzelnen Gebäuden hin werden, dann ist es ja vielfach auch um den Bau selbst geschehen. Es ist noch ein größerer Betrag hier ausgewiesen, und zwar unter Titel IX der Betrag von 122.247,5 Millionen Kronen — gewiß ein ganz schöner Betrag zur Anschaffung von Betriebsmitteln, von Lokomotiven, Tendern und verschiedenen Wagen. Wir wissen, daß unser Wagen- und auch der Maschinenpark ziemlich klein ist, daß der Wagen- und auch der Lokomotivpark durch die Macht der Verhältnisse in einem sehr traurigen Zustande sich befindet und daß hier Neuanschaffungen gewiß notwendig sind. Ich denke mir, diese Summe könnte vorläufig genügen — ich kann das natürlich nicht beurteilen —, man soll aber das Hauptaugenmerk darauf richten, daß unsere Werkstätten entsprechend arbeitsfähig werden, daß man, was die Maschinen und das Werkzeug anbelangt, nicht spare, damit die Reparaturen entsprechend rasch durchgeführt werden können. Es nützt uns nichts, wenn wir 130 bis 140 neue Lokomotiven einstellen und in den Werkstätten Hunderte von Lokomotiven stehen, die nicht fertig gemacht werden können, weil die entsprechenden Werkzeuge und Materialien nicht vorhanden sind. Das Werkstättenpersonal hat über Drängen des Ministeriums sich bereit erklärt, Überstunden zu machen — sie sehen ein, der Betrieb und unsere Volkswirtschaft erfordert es —, aber sie können keine Überstunden machen, weil das Material und die nötigen Arbeitsmaschinen und das Werkzeug fehlen.

Ich möchte zum Schlusse noch auf ein Kapitel hinweisen, und zwar auf die Wohnungsfrage. Ich werde dabei ganz kurz sein. Wir anerkennen es, daß die Bahnverwaltung viel geleistet hat und daß sie gesonnen ist, auch in Zukunft die entsprechenden Mittel aufzubringen, um den Wohnungsbau noch weiter auszugestalten. Das ist auch notwendig, denn

wir wissen, daß der Dienst sehr darunter leidet, wenn man das entsprechende Personal nicht in den verschiedenen Stationen, wo man es braucht, unterbringen kann. Beispielsweise in Linz müssen die Leute aus der nächsten Umgebung früh und abends mit verschiedenen Zügen befördert werden, damit sie Dienst machen können.

Aber noch auf eine Sache möchte ich hinweisen, und zwar auf folgendes: Die Eisenbahnverwaltung hat auch sogenannte Fondshäuser zu verwalten. Diese Fondshäuser befinden sich, da sie auch schon vor längerer Zeit gebaut worden sind, in einem ziemlich traurigen Zustande. Es müssen die Dächer ausgebessert und auch verschiedene andere Reparaturen vorgenommen werden, die unbedingt notwendig sind. Beispielsweise von Linz, wo eine ziemlich Anzahl derartiger Häuser besteht, sind schon im Jahre 1920 entsprechende Vorschläge an das Bundesministerium gegangen, in denen ein entsprechender Kredit verlangt wird — bis heute sind aber die Leute dort noch nicht verständigt, ob und was eigentlich geschehen soll. Hätte man verschiedene Reparaturen vor einem Jahr gemacht, dann wären ungeheure Summen erspart geblieben. Heute kostet das viel mehr, aber diese Reparaturen müssen unbedingt gemacht werden. Ich möchte den Herrn Eisenbahnminister ersuchen, dieser Frage ein besonderes Augenmerk zuzuwenden. Von den Parteien kann man die Reparaturkosten nicht verlangen, es müssen außerordentliche Mittel aufgewendet werden, um diese Häuser instand zu halten. Das ist schon deshalb sehr wichtig, weil in den meisten Stationsorten ohnehin eine große Wohnungsnot besteht.

Das Defizit wäre vielleicht auch nicht so groß, wenn eine entsprechende Tarifpolitik gemacht worden wäre. Es wird von der großen Masse vielfach darauf hingewiesen, daß unsere Tarife, sagen wir in der I. Klasse, noch eine ganz bedeutende Erhöhung vertragen würden und daß man Dinge, wie man sie bei der Messe gemacht hat, wo man eine 50prozentige Ermäßigung gewährte, nicht machen soll, weil man ja dadurch die Einnahmen schmälert und sich unter Umständen berechtigten Vorwürfen aussetzt.

Ich möchte den Herrn Bundesminister ersuchen, die Wünsche, die ich vorgebracht habe, zu überprüfen und zu berücksichtigen. Wir werden dadurch vielleicht doch in die Lage kommen, im nächsten Jahre berichten zu können: Durch verschiedene Maßnahmen, die im vergangenen Budgetjahr getroffen worden sind, ist das Defizit vermindert, die Gegenwart und Zukunft gesichert worden. *(Beifall.)*

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Größbauer.

Abgeordneter **Größbauer**: Hohes Haus! Die Eisenbahn war stets das Sorgenkind des Staates; sie trägt ja auch den Vulgärnamen „Defizitbahn“. Es war von jeher ein Fehler, daß unsere Eisenbahnen nicht wirklich kaufmännisch verwaltet wurden. Wir sehen, daß die Bahnen, die früher in den Privathänden immer aktiv gewesen sind, mit der Übernahme durch den Staat völlig passiv geworden sind. Woher kommt das nun? Wir wissen, daß wir infolge des Friedensschlusses von Saint-Germain nicht in der Lage sind, die Tarife so zu gestalten, daß der Ausländer nach seiner Valuta wenigstens verhältnismäßig dasselbe bezahlt, was wir bezahlen. Wir wissen, daß nach dem Friedensvertrag der Ausländer nicht schlechter behandelt werden darf als der Inländer. Wenn das aber so weiter geht, wenn die Ausländer die gleichen Tarife bezahlen wie wir Inländer, dann kann man wohl sagen, daß die Ausländer ihre Fracht sozusagen umsonst befördern. Sie fahren auch auf den Zügen fast umsonst und zahlen muß das unser Staat.

Daß das Defizit ein so großes ist, ist aber auch darauf zurückzuführen, daß wir zu viel Personal haben. Wenn wir an den Betrieb unserer Eisenbahnen vor dem Kriege, während des Krieges und unmittelbar nach dem Zusammenbruche zurückdenken, so müssen wir von Wehrmut erfüllt sein und müssen den Leuten dankbar sein, die damals im Dienste der Eisenbahn standen und wirklich so Großes geleistet haben zum Wohle des Staates. Wie hätte die Sache ausgesehen, wenn damals die Eisenbahner nicht so fleißig ihren Dienst gemacht hätten, damals als der Rückzug stattfand. Aber wie kommt es, daß heute, wo um ein Drittel mehr Personal da ist, die Sache viel schlechter geht? Jetzt, bei dem schütterten Verkehr sind Verspätungen auf der Tagesordnung, jetzt, wo soviel Personal bei der Eisenbahn tätig ist, das so viel Geld kostet, geht es bedeutend schlechter als vordem. Die damaligen Eisenbahner haben noch Pflichtgefühl im Leibe gehabt, sie haben gewußt, daß sie verpflichtet sind, dem Staate ihre Dienste zu widmen. Aber das jetzige Personal, besonders das junge, ist zum großen Teil nicht mehr von dieser Ansicht durchdrungen.

Es ist überhaupt zuviel Personal draußen auf den Bahnstationen. Es gibt Flügelbahnen, auf denen drei, vier Züge des Tages verkehren. Da sind oft in einer Station drei Verkehrsangestellte und mehr. Der Mann hat nichts anderes zu tun, als den Zug abzufertigen, hinzugehen und zu sagen: Fertig, abfahren! Das ist seine hauptsächlichste Beschäftigung. Und dazu müssen auf gewissen Bahnlinien drei Personen da sein, während auf anderen Linien, wo ebenso viele Züge verkehren, ein Verkehrsbeamter genügt. Ich glaube, auch auf diesen Flügelbahnen würde ein Herr genügen. Auf den

größeren Stationen wimmelt es aber nur so vom Herren mit der roten Kappe.

Es ist heute schon viel über das Freikartenswesen, man muß sagen, über diesen Unfug gesprochen worden. Nicht nur der Eisenbahnangestellte, seine ganze Familie fährt heute frei auf der Eisenbahn. Die Eisenbahner machen jetzt das beste Geschäft mit dem Hamstern. Sie können es sich leisten, weil sie auf der Bahn nichts zahlen. Ich bin mit einem pensionierten Inspektor von Wien nach Kärnten hinuntergefahren. Er war auf einer Hamsterreise und er sagte mir: „Es geht nicht schlecht, weil ich die Fahrt frei habe, ich haue mir etwas heraus.“ Man hat in diesem Hause so viel über das Hamstern geschimpft, hier leistet man aber direkt der Hamsterei Vorschub.

Es ist auch viel über den Achtstundentag gesprochen worden. Bei der Eisenbahn ist der Achtstundentag ebenso verhängnisvoll und ein ebensolches Übel wie in der Landwirtschaft. Die Leute stehen in den acht Stunden herum, sie haben vielleicht nur eine Stunde zu tun und wissen nicht, was anfangen. Und da wird von Überbürdung gesprochen.

Der Herr Referent hat bereits von der Kärntner Ostbahn gesprochen. Sie ist wirklich eine Notwendigkeit. Ich glaube, da wird das Kapital gut angelegt sein. Es wäre zu wünschen, daß sie schon in der nächsten Zeit gebaut würde.

Nun komme ich zu einem anderen Kapitel, zur Post. Sie läßt gleichfalls viel zu wünschen übrig. Als die Post noch nicht durch und durch beamtet war, war sie für das Volk viel günstiger als heute. Gehen Sie einmal hinaus aufs Land! Heute können wir an einem Sonntag weder einen Geldbrief hebeben noch Geld aufgeben. In der Stadt hat das wenig zu bedeuten, aber auf dem flachen Lande und im Gebirge, wo der Bauer oder der Geschäftsmann oft stundenweit zur nächsten Poststation gehen muß, muß er, wenn er Sonntags sein Geld nicht aufgeben oder abholen kann, einen ganzen Werktag dazu verwenden. *(Zustimmung.)* Das wäre wohl nicht notwendig. Da ja ohnedies der Sonntagsdienst eingeführt ist, warum soll dem betreffenden Beamten nicht auch Geld anvertraut werden? Ich glaube nicht, daß just am Sonntag ein so schlechter Beamter da ist, daß man es ihm nicht anvertrauen kann. Und er würde nichts versäumen, wenn er vielleicht um eine Stunde länger amtiert. Wir wünschen also, daß auf der Post auch an Sonntagen Wertbriefe angenommen und abgegeben werden. *(Abgeordneter Schiegl: Das ist gegen die Sonntagsheiligung! — Abgeordneter Zelenka: Sechs Tage sollst du arbeiten, am siebenten Tage sollst du ruhen, steht in der Heiligen Schrift!)* Nur die sollen ruhen, aber die anderen nicht? *(Zwischenrufe.)*

Ein anderes Kapitel ist die Gepäcksbeschädigung. Bei der Umladung wird das Gepäck herumgeworfen, als wenn es überhaupt wertlos wäre. Die Leute schauen gar nicht, was in den Kartons drinnen ist. Ich habe vor gar nicht langer Zeit in einer Station gesehen, wie von einem Karren, wo das Gepäck abgeladen wurde, Schachteln heruntergefallen sind und wie einfach darübergefahren worden ist. Die Leute haben doch Zeit, aufzupassen. Es geben nicht nur reiche Leute Pakete auf, sondern auch arme. Wenn etwas ruiniert wird, will es die Post nicht vergüten, weil sie den Täter nicht eruiert. Ist es denn notwendig, daß der Betreffende das Paket wirft, statt es hinzustellen? Er soll seinen Dienst machen und aufpassen. Ich möchte also bitten, daß auch hier Wandel geschaffen werde.

Man hat bei der Post alle Briefträger zu Unterbeamten gemacht. Ist denn das notwendig? Wenn ein solcher Mensch den Titel Unterbeamter bekommt, wächst ihm der Kamm. Ich kenne eine Station, wo der Briefträger früher die Kanzlei eingeheizt und zusammengeraumt hat. Seitdem er den Titel hat, muß eine andere Person aufgenommen werden, um das zu verrichten. Solche Sachen sollten abgestellt werden. Ich glaube, dadurch würde sich das Defizit bei der Post auch verringern.

Ich möchte den Herrn Minister auch ersuchen, sein Augenmerk auf die Portofreiheit zu richten. Mit der Portofreiheit wird viel Unfug getrieben. Es wäre gut, wenn man die Portofreiheit einmal einschränken würde. Dann würde das Defizit bei der Post wahrscheinlich verschwinden. Dieser Schwindel sollte einmal aufhören.

Ich glaube, den hohen Nationalrat nicht länger zu belästigen. Wenn die Wünsche, die ich vorgebracht habe, erfüllt und die Mißstände, die ich geschildert habe, abgestellt werden, dann sind wir vollaus zufrieden. *(Beifall.)*

Präsident Dr. Dinghofer: Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete Haider; ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Haider: Hohes Haus! Wenn der Ausdruck „Budget“ in seiner ursprünglichen altfranzösischen Bedeutung „Lederbüchel“ oder „Felleisen“ hieß, so müssen wir wohl sagen, daß unsere ganze Budgetdebatte eigentlich einen Streit um einen leeren Geldbüchel darstellt. Das Ziel unserer Beratungen ist es ja eigentlich, wie wir im nächsten Jahr wirtschaften sollen, um das ungeheure Defizit in unserem Staatsbahnbudget zu tilgen. Die Möglichkeit des Gelingens ist eigentlich in eine recht einfache Formel zu bringen. Es wird vor allem getrachtet werden müssen, die Ausgaben möglichst zu restringieren und für eine Erhöhung der Einnahmen zu sorgen. Die große Schwierigkeit

der Lösung dieses Problems liegt nur darin, welche Methoden dafür in Anwendung gebracht werden müssen, weil eine ganze Reihe von Interessententeilen an der Lösung dieser Frage beteiligt ist.

Wenn wir den Voranschlag unseres Eisenbahnbudgets betrachten, finden wir eine Einnahmensumme von 14.857,7 Millionen, der Ausgaben von 34.828 Millionen gegenüberstehen, was ein Defizit von zirka 20 Milliarden, mit Hinzurechnung des Kursverlustes ein Defizit von 28 Milliarden bedeutet. Die Kollegen aus dem alten Parlament werden sicherlich noch der Gänsehaut gedenken, welche sie überkam, als man ihnen das Kapitel des Staatsvoranschlags der Eisenbahnen vorlegte. Ich greife hier nur ganz willkürlich eine Ziffer heraus: Im Jahre 1909 betrugen die Einnahmen 659 Millionen, die Ausgaben 776 Millionen, der Staatszuschuß belief sich damals auf 120 Millionen. Ein Erschrecken ging damals durch die Reihen aller Abgeordneten, durch das ganze Parlament und den ganzen Blätterwald und gebar damals schon die sogenannte Entstaatlichungsidee. Der gesunde Sinn der damals zur Entscheidung berufenen Faktoren ließ aber diesen Gedanken nicht zur Reife kommen und wir haben es sicherlich nicht zu beklagen, daß dem Gedanken der Entstaatlichung nicht Rechnung getragen wurde.

Wir haben ja schon einmal in unserem Vaterlande das traurige Kapitel der Entstaatlichung unserer Staatsbahnen erlebt: Im Jahre 1854 wurden die um den Betrag von 377 Millionen Gulden erbauten Staatsbahnlinien um den Betrag von 153 Millionen Gulden an das französische Brüderpaar Pereira verfloßt, um dann in der Wiederverstaatlichungsära von 1870 bis 1900 beziehungsweise 1910 um den kolossalen Betrag von 6 Milliarden wieder eingelöst werden zu müssen. Ich meine, daß daraus schon der kolossale Nachteil ersichtlich ist, den eine Entstaatlichung unserer Bundesbahnen für unsere gesamte Volkswirtschaft bedeuten würde. Es ist sicherlich, hohes Haus, nicht unnütz, heute darauf zu verweisen, besonders deswegen, weil in den Köpfen des Großkapitals auch heute wieder der Gedanke der Entstaatlichung unserer Bundesbahnen herumspukt. Vor ganz kurzer Zeit haben wir sehen können, daß man im Deutschen Reich daran gehen wollte, die Reichseisenbahnen zu entstaatlichen und diese dem Moloch des Großkapitals auszuliefern. Aber wie ein Mann find im Deutschen Reich alle Organisationen ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit aufgestanden und haben ein entschiedenes Veto gegen die Entstaatlichung der deutschen Reichseisenbahnen eingelegt. Um jedem Irrtum vorzubeugen, sei hier gleich darauf verwiesen, daß sich die gleiche Erscheinung auch in unserem Lande zeigen würde und zeigen müßte, wenn man ernstlich daran ginge, unsere

Bundesbahnen dem Mosch des Privatkapitalismus auszuliefern.

Und warum wollen wir nicht, daß unsere Bundesbahnen entstaatlicht und dem Privatkapitalismus ausgeliefert werden? Aus dem einfachen Grunde, weil wir im vorhinein die Überzeugung haben, daß eine Privatunternehmung die Bundesbahnen nur als Ausbeutungsobjekt betrachten würde, und weil wir zu gut wissen, daß eine Privatunternehmung alles daran setzen würde, um aus den Bundesbahnen, respektive dann aus den Privatbahnen, möglichst viel Reingewinn für sich herauszuschinden. Der eigentliche Zweck des Eisenbahnbetriebes aber ist, alle Bedarfsgegenstände und Wirtschaftsgüter im ganzen Staatsgebiete schnell und zweckmäßig zu verteilen, um so produktionsfördernd und konsum erleichternd, in allem aber befruchtend auf das ganze Wirtschaftsleben einzuwirken.

Freilich ist das Verlangen berechtigt, daß unsere Bundesbahnen ihre Ausgaben im eigenen selbst decken. Dies ist nun aber, wie der Vorschlag des Kapittels „Eisenbahnen“ ausweist, leider nicht der Fall und daher ergibt sich die große Frage, warum die Bundesbahnen heute an diesem großen Defizit laborieren. Die erste Frage, die wir uns stellen müssen, ist, ob unser Eisenbahnbetriebsorganismus an sich vielleicht zu unproduktiv ist, die zweite Frage ist, ob die Angestellten der Eisenbahnen vielleicht zu gut bezahlt sind, und die dritte ebenfalls sehr wichtige Frage ist die, ob vielleicht die Passagiere und die Verfrächter zu wenig bezahlen.

Ich möchte die letzte Frage zuerst beantworten und darauf verweisen, daß unsere Eisenbahnen heute die billigsten in ganz Europa sind. Hat man sich denn nicht, wie uns allen noch in Erinnerung ist, anlässlich der Wiener Messe köstlich darüber amüsiert, daß man um den Preis einer Tramwaykarte in einer auswärtigen Stadt ganz Österreich durchqueren konnte? Ich kann es daher der Eisenbahnverwaltung bis heute nicht verzeihen, daß sie damals ganz ohne Grund die ohnehin minimalen Fahrpreise für die zahlungskräftigen Fremden noch bedeutend reduziert hat. Wenn man von einem Erfolg der Wiener Messe überhaupt sprechen kann, so kann sicherlich behauptet werden, daß der Erfolg nicht kleiner gewesen wäre, wenn man damals den Fahrpreis auf den Bahnen für die zahlungskräftigen Fremden nicht reduziert, sondern in seiner normalen Höhe belassen hätte. Wir sind jetzt daran, das Alimentationsverfahren des Staates bei der Versorgung mit Lebensmitteln abzubauen und mit Recht mit diesem System zu brechen. Auf der anderen Seite aber hat man gerade anlässlich der Wiener Messe die zahlungskräftigen Kreise in der ausgiebigsten Weise alimentiert. Ich spreche hier, hohes Haus,

als Vertreter eines Standes, dem ich selbst angehöre, und als Vertreter jener Wählerkreise, die als Reisende nur mit der Eisenbahn und nicht vielleicht mit den berühmten Luxusautos in Betracht kommen. Da ist es sicherlich gestattet, die scheinbaren Gegensätze zwischen den beiden Interessentengruppen in Einklang zu bringen. Es muß doch festgehalten werden, daß unsere Bahnen auch heute nach der neuerlichen Tarifierhöhung kaum das hundertfache der Tariffsätze der Vorkriegszeit erreicht haben und daher noch weit hinter der Preissteigerung vieler anderer unentbehrlicher Bedarfsartikel zurückgeblieben sind. Diese durch die fortichreitende Verteuerung bedingte neuerliche Tarifierhöhung gibt daher auch niemanden das Recht, gerade diese Erhöhung als ungerecht und unerträglich zu bezeichnen, als ob gerade das öffentliche Verkehrswesen aus dem Gesamtkomplex volkswirtschaftlicher Wechselwirkungen und Folgeerscheinungen ausgeschaltet werden könnte.

Bei einer künftigen Erhöhung der Fahrpreise wird aber auf eine ziel- und zweckbewusste Staffellung der Frachttarife Bedacht genommen werden müssen, sowie darauf, daß nicht der ausländische Durchgangsverkehr von unseren Linien abgelenkt werde und wir dadurch eine ausgiebige Aktivpost unseres Verkehrswesens einbüßen.

Die zweite Frage ist die, ob vielleicht unser Personal zu gut bezahlt ist und dieser Umstand an dem großen Defizit einen Teil der Schuld trägt? Diesbezüglich darf ich wohl sagen, daß man nach dem Urteil der bekannten Presse wirklich annehmen könnte, daß das Eisenbahnpersonal zu gut bezahlt ist und daher das Defizit auf dieses Konto zu buchen ist. Die bekannte Presse, die nichts anderes zu tun hat, als die Interessen des jüdischen Großkapitals zu vertreten, nimmt freilich jede Gelegenheit wahr, um über Lohn- und Gehaltregulierungen zu sprechen; sie tut dies schon gelegentlich der Verhandlungen, sie tut es wieder bei der Nennung der Summen, welche die Bediensteten erhalten und bei der Auszahlung wiederholt sich selbstverständlich das gleiche Schauspiel, so daß die Öffentlichkeit zu der Meinung kommt, daß die Eisenbahnbediensteten, die Staatsbediensteten überhaupt, zu wiederholtenmalen Erhöhungen ihrer Bezüge erhalten hätten. Wenn ich bei Besprechung dieser Frage es auch für notwendig halte, festzustellen, daß heute ein mittlerer Eisenbahnbeamter, bei einer durchschnittlichen Dienstzeit von 25 Jahren, ein Monatsseinkommen von zirka 30.000 K erhält, so glaube ich, damit schon bewiesen zu haben, daß das Einkommen des Eisenbahners sicherlich nicht zu groß ist und man mit Unrecht darauf verweist, daß an dem großen Defizit vielleicht das Einkommen der Eisenbahner schuldtragend ist. Gerade diejenigen Kreise entrüsten sich aber über das Einkommen des Eisenbahners und der Staatsbediensteten überhaupt,

welche mit diesem Einkommen nicht einmal einen Tag das Auslangen finden würden.

Die ständig wiederkehrenden Bezüge und Gehaltsaufbesserungen für die staatlichen Bediensteten sind eben eine charakteristische Erscheinung, welche sich in allen Staaten mit notleidender Valuta zeigt. Das Deutsche Reich hat vor ganz kurzer Zeit eine Lohn- und Gehaltsregulierung vorgenommen, welche die Summe von 20 Milliarden verursachte und ich bitte sich auszurechnen, wie groß beiläufig die Summe in Kronen umgerechnet wäre. Und trotzdem vor ganz kurzer Zeit im Deutschen Reiche diese so kostspielige Lohn- und Gehaltsregulierung vorgenommen wurde, welche den Staat 20 Milliarden Mark kostete, ist man heute infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse bereits neuerdings daran, die Befoldungsreform der reichsdeutschen Staatsbediensteten auf andere Grundlagen zu stellen, das Einkommen der Bahnangestellten des Deutschen Reiches neuerdings zu erhöhen. Ich meine damit auch ganz kurz bewiesen zu haben, daß zumindestens die Löhne und Gehälter unserer Eisenbahnbediensteten an dem großen Defizit unseres Staatsbahnvoranschlages nicht schuldtragend sind.

Es bleibt jetzt noch die große Frage offen, ob die Leistungen unseres gesamten Bundesbahnbetriebes auf jener Höhe stehen, welche wir zu erwarten berechtigt sind. Wir wissen alle, daß über die Leistungsfähigkeit unseres Bundesbahnbetriebes manche Klagen in der Öffentlichkeit laut geworden sind und wenn wir eines objektiven Urteiles fähig sind, müssen wir auch von dieser Stelle aus konstatieren, daß manches faul im Staate Dänemark geworden ist und daß auf diesem Gebiete manches für die Zukunft wird reformiert werden müssen, um zumindestens für die Zukunft von einem leistungsfähigen, auf der Höhe der Zeit stehenden Bundesbahnbetriebe sprechen zu können.

Bei uns, hohes Haus, in unserem Vaterlande Österreich, kommen — ich habe es im vorigen Jahre schon einmal hier gesagt — auf einen Kilometer 22 Bedienstete, im Deutschen Reiche aber auf einen Kilometer Betriebslänge nur 19. Diese einfache Rechnung zeigt, daß bei uns in Österreich pro Kilometer um drei Bedienstete zu viel sind, auf welche Frage ich noch ganz kurz beim Personalabbau zu sprechen kommen werde. Diesem Mißverhältnisse, hohes Haus, muß aber durch den Beamtenabbau gesteuert werden. Der Krieg und die Kriegsfolgen haben in allen Staaten — nicht allein in unserem Vaterlande — eine Hypertrophie, einen Überschuß an Beamten, an Bediensteten erzeugt. Frankreich hat seit dem Kriege um 150.000 Beamte mehr, als dies zur Zeit vor dem Kriege der Fall war. Im großen russischen Reiche stehen den 2½ Millionen Industriearbeitern eine eben so große Anzahl von Staatsbeamten gegenüber. Es ist inselgedessen auch nicht ganz richtig, wenn behauptet wird, daß

gerade wir in Österreich an Hypertrophie des Personals leiden, sondern wir müssen, wenn wir der Wahrheit der Ehre geben, sagen, daß alle Staaten, welche an den Folgen des Krieges zu leiden haben, dieses gleiche Mißverhältnis zu beklagen haben.

Hohes Haus! Wenn ich von einem Überschuß des Personals gesprochen habe, so glaube ich auch ganz kurz zur Frage des Personalabbaues, welche heute schon berührt wurde, folgendes sagen zu können: Ich meine, daß wir alle von der Notwendigkeit, von der Zweckmäßigkeit und der Berechtigung des Personalabbaues auch bei unseren Eisenbahnen überzeugt sind, weil wir, wie ich nachgewiesen habe, tatsächlich gegenüber dem Deutschen Reiche pro Kilometer um 3 Bedienstete zuviel haben. Wenn wir aber schon in der nächsten Zeit werden daran gehen müssen, diesen Personalabbau in praktische Formen zu kleiden, so, glaube ich, muß heute schon darauf aufmerksam gemacht und besonders dem Herrn Minister gegenüber darauf verwiesen werden, daß nur dort abgebaut werden darf, wo eine positive Arbeit im Eisenbahndienste im Interesse der gesamten Volkswirtschaft, der gesamten Bevölkerung nicht geleistet wird. Ich will mich heute nicht auf dieses schwierige Terrain begeben; ich möchte aber nochmals konstatieren, daß wenigstens wir uns bemüht sehen werden, genau darauf Bedacht zu nehmen, daß nicht vielleicht dort abgebaut wird, wo im Interesse unserer Verwaltung, im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft positive Arbeit geleistet wird, und vielleicht dort, wo tatsächlich die Möglichkeit und auch die Notwendigkeit eines Abbaues gegeben ist, diese Notwendigkeit nicht eingesehen wird. Ich will, wie ich schon gesagt habe, heute nicht des näheren darauf eingehen; wir werden ja noch Gelegenheit haben, uns mit dieser wichtigen Frage des Personalabbaues anderwärts, und eventuell auch hier zu beschäftigen.

Es fehlt, hohes Haus, auch bei uns an ziel-führender Initiative und energischem Eingreifen-wollen seitens unserer Verwaltung.

Ich meine, die Gelegenheit der heutigen Budgetberatung dazu benutzen zu müssen, darauf zu verweisen, daß es vielleicht empfehlenswert wäre, nach dem Muster der sogenannten Austausch-professoren an den Universitäten auch lernbegierige, strebsame Kräfte nach Deutschland, England, Amerika, zur Schulung in die dortigen Betriebe zu senden und im Austausch dafür ausländische Verwaltungs-praktiker und Betriebstechniker zwecks Blutauf-frischung in unsere Betriebe zu übernehmen. Es wäre sicherlich im Interesse unserer Eisenbahnver-waltung gelegen, wenn man sich endlich auch mit dieser Frage beschäftigen würde.

Eine ebenso wichtige Frage, die sicherlich dazu beitragen würde, den Abbau unseres großen

Defizits in die Wege zu leiten, ist die Notwendigkeit des Abbaues des sogenannten Neobureaucratismus in Form einer Anzahl von Vertrauensmännern — mit und ohne Aktenstempel, mit und ohne Rats-titel —, weil wir gerade diesbezüglich die Überzeugung haben, daß dadurch unnütze Ausgaben für die Staatsverwaltung verursacht werden. Ich kann hier ruhig behaupten, ohne damit vielleicht jemanden angreifen zu wollen, daß gerade durch Ausübung solcher Mandate eigentlich dem Zweck der Personalvertretung nicht Rechnung getragen wird, sondern daß sich jene Elemente allzuviel mit Parteipolitik und Parteiarbeit beschäftigen. Es wäre auch sicherlich nicht unnützlich, wenn einmal dem Parlament eine Berechnung der Kostensummen vorgelegt werden würde, aus der man sich davon — bei aller Anerkennung der Personalvertretung — überzeugen könnte, daß tatsächlich überflüssige Ausgaben dieser Art gemacht wurden.

Was nun den Heizhaus- und Werkstättenbetrieb anbelangt, hat schon Kollege Weiser mit Recht darauf verwiesen, daß er sich noch immer nicht in der notwendig ökonomischen Gestaltung und Gebarung befindet und daß wir gerade auf diesem Gebiete — und in diesem Fall, glaube ich, sagen zu können, nur in Österreich — von einem unökonomischen Heizhaus- und Werkstättenbetrieb nicht sprechen können. Wir haben im vorigen Jahre schon Gelegenheit genommen, darauf zu verweisen, daß unser Personal in den diversen Werkstätten immer noch gezwungen ist, mit veralteten Einrichtungen seinen schwierigen Dienst zu leisten, daß man sich nicht dazu bequemen will, auch bezüglich der Werkstätten Neuerungen einzuführen, daß man eine förmliche Scheu vor Investitionen und Neuerungen auf diesem Gebiete hat. Wenn unsere Werkstätten als unmodern bezeichnet werden müssen und das Ministerium bis zum heutigen Tage eine Reorganisation des Werkstättenbetriebes nicht vorgenommen hat, trotzdem aber im letzten Jahre um ein Drittel mehr Reparaturen geleistet wurden, als das ein Jahr zuvor der Fall war, so kann das, glaube ich, davon abgeleitet werden, daß sich das Personal seiner Verpflichtung, im Dienste des Staates tätig sein zu müssen, bewußt war und auch dieser Verpflichtung voll nachgekommen ist.

Ein Kapitel für sich sind die sogenannten Fahrbegünstigungen, deren Ausmaß gerade in den letzten Jahren eine ungehörliche Ausdehnung erfahren hat. Ich glaube, in dieser Beziehung sagen zu dürfen, daß wir alle die Notwendigkeit der Einschränkung der Fahrbegünstigungen anerkennen und daß es hoch an der Zeit ist, mit dem heutigen System wirklich ernstlich zu brechen. Diesbezüglich können wir, glaube ich, die Ansicht unseres Finanzministers teilen und unterstreichen, daß sich die Fahrbegünstigungen nur auf jene Kreise

zu erstrecken haben, welchen sie infolge ihrer dienstlichen Stellung zuzukommen haben.

Das hohe Haus muß mir verzeihen, wenn ich bei dieser Gelegenheit darauf verweise, daß sich im Laufe dieser Woche die „Arbeiter-Zeitung“ mit dieser Frage eingehend beschäftigt hat und daß sie es auch in der Nummer vom 7. d. M. bei Erörterung dieser wichtigen Frage nicht unterlassen konnte, mich anzurempeln, wobei sie sich einer, gelinde gesagt, recht unschönen Handlung schuldig gemacht hat. Ich habe der „Arbeiter-Zeitung“ eine § 19-Berichtigung geschickt, aber sie war nicht so anständig, diese Berichtigung, die vielleicht dem Gesetze nicht ganz entsprochen hat, zu bringen. Diese Tatsache veranlaßt mich, heute im hohen Hause festzustellen, daß die Behauptung der „Arbeiter-Zeitung“, daß ich es bei der Staatsbahndirektion Wien möglich gemacht habe, daß die sogenannte ganze Pfaffenclique mit Freikarten und Regiekarten beteiligt wird, gelinde gesagt, eine bewußte Unwahrheit darstellt. Ich habe, solange ich die Ehre habe, Abgeordneter zu sein, noch nie und noch nirgends Gelegenheit genommen, irgend jemanden, auch nicht der von der „Arbeiter-Zeitung“ bezeichneten Pfaffenclique Fahrkarten in diesem oder jenem Ausmaße zu verschaffen oder mich für den Bezug derselben zu verwenden.

Das muß ich hier deshalb feststellen, weil die „Arbeiter-Zeitung“ es unterlassen hat, meine Berichtigung, die der Wahrheit entsprochen hat, zu bringen.

Hohes Haus! Mit dem Gesagten wollte ich nur einiges andeuten, was zu einer ökonomischen Gesundung unseres ganzen Bundesbahnbetriebes im Interesse der gesamten Bevölkerung, im Interesse unseres darniederliegenden Staates führen könnte. Wenn das Gesagte von der Verwaltung berücksichtigt wird, dann bin ich überzeugt, daß wir uns im kommenden Jahre nicht mehr in der unangenehmen Lage befinden werden, in unserem Eisenbahnbudget ein so kolossales Defizit vorzufinden.

Zum Schlusse möchte ich eine andere Frage ganz kurz und sachlich besprechen. Wir haben in Österreich eine sogenannte Eisenbahnverwaltung, von der heute schon sehr viel gesprochen werden mußte. Diese Eisenbahnverwaltung gliedert sich und ist aus einer Reihe von Dienststellen zusammengesetzt. Die oberste Instanz ist das Bundesministerium für Verkehrswesen. Bekanntlich sind die Herren Volksbeauftragten, die Minister, dem Volke, dem Parlament für ihr Wirken verantwortlich. Andererseits unterstehen dem Ministerium die ihm untergeordneten Dienststellen, Direktionen usw. Nach den Anordnungen der diversen Dienststellen und ganz besonders nach den Weisungen der höchsten Dienststellen, des Bundesministeriums für Verkehrswesen, hat sich laut Dienstordnungs- und Betriebsreglement der ganze Bundes-

Bahnbetrieb unseres Landes abzuwickeln. Nur bei völliger Respektierung dieser Dienstordnung und Betriebsreglements, ich sage es noch einmal, kann der Eisenbahnbetrieb im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft sich klaglos entfalten. Diese notwendige Voraussetzung aber, daß nach den Weisungen des Ministeriums und nach den Anordnungen der anderen Dienststellen der Eisenbahnbetrieb sich abwickele, diese Voraussetzung für einen geordneten Eisenbahnbetrieb ist leider Gottes nicht mehr gegeben. Die offiziellen Dienststellen bestehen zwar noch weiter, wir haben heute noch ein Ministerium, wir haben noch Direktionen und noch eine ganz Reihe anderer Dienststellen, aber zu verwalten haben diese Dienststellen durch ihre eigene Schuld eigentlich nichts. An Stelle der offiziellen Verwaltungsstellen sind heute — bei Anerkennung der Personalvertretung — die sogenannten Vertrauensmänner getreten und wir haben — Herr Kollege Forstner, Sie werden es selbst zugeben müssen — schon wiederholt Gelegenheit gehabt zu sehen, daß der Wirkungskreis, die Kompetenz dieser Vertrauensmänner zum Nachteil des gesamten Eisenbahnbetriebes überschritten wird. Der Wirkungskreis der Personalvertretung ist durch die Geschäftsordnung genau umschrieben und wenn die Personalvertretung, wenn die diversen Vertretungskörper, wenn die Vertrauensmännerausschüsse nach den Bestimmungen dieser Geschäftsordnung ihre Tätigkeit entfalten würden, dann würde dies sicherlich auch im Interesse unserer ganzen Eisenbahnverwaltung gelegen sein. Ich glaube aber, es geht nicht an, wenn es heute zum Beispiel so weit gekommen ist, daß das Eisenbahnministerium, daß irgendeine Direktion einen Erlaß hinausgibt und dieser Erlaß vom Personal einfach nicht respektiert wird, weil durch einen Beschluß dieses oder jenes Vertrauensmännerausschusses dem Personal gesagt wurde: Was geht uns der Erlaß des Ministeriums, der Erlaß der Direktion so und so an? Ich meine, dieser ungesunde Zustand, den keine Partei wünschen kann, darf auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden. Wir alle ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit haben dem Gesamtvolk gegenüber die Verantwortung, dahin zu wirken, daß die bestehenden offiziellen Verwaltungsstellen als solche gelten und daß ihre Aufträge, Verfügungen und Anordnungen vom gesamten Personal respektiert werden. Auf die Gestaltung der Dinge bezüglich der Lohn- und Gehaltsregulierung Einfluß zu nehmen, ist die Personalvertretung berufen und da sind ihre Rechte nicht weit genug gezogen. Aber in die Verwaltungsagenden sich einzumengen, liegt sicherlich weder im Interesse der Verwaltung noch in dem des Personals.

Als Illustration und Beweis für meine Behauptung gestatten Sie mir nur einen Fall anzuführen. Sie haben Gelegenheit, diesem Fall nach-

zugehen und daraus zu ersehen, wie wahr es ist, was ich heute hier zu sagen mich bemüht habe. Wenn ich behauptet habe, daß die Vertrauensmännerinstanzen ihren Wirkungskreis, ihre Kompetenz überschreiten, so verweise ich darauf, daß vor kurzem der Obmann der Ortsgruppe Hütteldorf der Gewerkschaft der christlichen Eisenbahner im Tauschwege mit einem andern Kondukteur seine Versetzung von Hütteldorf an den Wiener Westbahnhof angestrebt hat. Dieser Tausch unter den beiden Kollegen ist ohne Einfluß irgendeiner Organisation vor sich gegangen. Raum aber war der Obmann unserer Ortsgruppe, Kondukteur Smekal, laut dem Amtsblatte von Hütteldorf an den Wiener Westbahnhof versetzt worden, als die sozialdemokratischen Vertrauensmänner von Hütteldorf zu ihm kamen und sagten: „Ja, lieber Kollege Smekal, du bist nach Wien versetzt worden? Das geht doch nicht, wir wissen ja nichts davon, du hast uns nicht gefragt und infolgedessen kann diese Versetzung nach Wien-Westbahnhof nicht aufrecht erhalten werden. Diese Vertrauensmänner haben sich bei der Direktion Wien-Westbahnhof darüber beschwert, daß sie bezüglich dieses harmlosen Tausches nicht gefragt worden sind, und sie haben beim Herrn Präsidenten Dr. Weiss, der freilich dann sagte, nichts davon gewußt zu haben, die Rückversetzung des Genannten nach Hütteldorf verlangt und im Amtsblatt der Staatsbahndirektion Westbahnhof ist dann auch prompt die Rückversetzung über Verlangen der sozialdemokratischen Vertrauensmänner erfolgt. Ich meine, solche Zustände dürfen auf die Dauer nicht geduldet, nicht aufrecht erhalten werden, und auch die gegenteilige Seite kann solche Zustände sicherlich nicht wünschen.

Über solche Vorkommnisse könnte lange gesprochen werden, aber ich meine, mich damit begnügen zu können, an der Hand der einen Tatsache bewiesen zu haben, daß es wahr ist, wenn ich behauptet habe, daß der Wirkungskreis dieser Instanzen zu wiederholten Malen überschritten worden ist.

Hohes Haus! Auch bei der Behandlung des Personals der diversen Dienststellen wird nicht immer die notwendige Objektivität geübt. Wir haben zu wiederholten Malen sehen und empfinden müssen, daß gerade die Angehörigen der christlichen Eisenbahnergewerkschaft anders, stiefmütterlicher behandelt werden als dies beim übrigen Personal der Fall ist.

Als Beweis dafür will ich hier nur einen Fall anführen. Bei den Eisenbahnen ist es — die Abgeordneten, die Eisenbahner sind, werden es es wissen — üblich, daß kranke Bedienstete neben ihrem normalen Urlaub, wenn ihr Krankheitszustand es erfordert, auch einen sogenannten Krankenurlaub bekommen. Dieser Krankenurlaub wird

natürlich jedem Bediensteten ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit, wenn der Arzt die Notwendigkeit anerkennt, auch wirklich gewährt. Da gibt es nun aber Fälle, wo ein solcher außergewöhnlicher Krankenurlaub Angehörigen unserer Richtung in den normalen Urlaub eingerechnet wird, während dies auf der anderen Seite nicht der Fall ist. Ich möchte daher den Herrn Minister bitten, dafür zu sorgen, daß für die Zukunft auch nach dieser Richtung im Interesse der gesamten Verwaltung eine parteimäßige Behandlung des Personals hintangehalten werde.

Gestatten Sie mir, nur ein Wort über das Koalitionsrecht zu sprechen. Ich will mich dabei gar nicht lange aufhalten, sondern ich möchte nur an den Herrn Minister das Ersuchen richten, wenigstens für die Zukunft mehr in der Richtung zu tun, daß das gesetzmäßig allen Bediensteten in gleicher Weise gewährleistete Koalitionsrecht auch wirklich von allen Bediensteten ausübt werden kann. Auch hier ist manches faul im Staate Dänemark, und ich bitte schon, auch dafür zu sorgen, daß allen Eisenbahnbediensteten, ohne Unterschied der Kategorien und der Parteizugehörigkeit, das gesetzliche Recht, sich zu vereinigen, auch wirklich gegeben wird.

Hohes Haus! Noch eine andere Frage muß ich kurz berühren, die eigentlich genau genommen nicht zum Gegenstande gehört, schließlich aber doch hier einbezogen werden muß. Wir haben bei den diversen Dienststellen sogenannte Schulbeamte, welche die Aufgabe haben, unter andern auch die Kondukteure von Zeit zu Zeit zu schulen und ich kann es da nicht unterlassen, ein Vorkommnis zur Kenntnis des hohen Hauses zu bringen, das ich in Zukunft nicht mehr wiederholt sehen möchte. Am Franz Josefs-Bahnhof — ich nenne diesen Bahnhof, damit der Herr Minister Gelegenheit hat, dieser Sache nachzugehen — gibt es auch zwei Schulbeamte, welche die Aufgabe haben, nach den Instruktionen den notwendigen Schulunterricht zu erteilen. Einer dieser beiden Schulbeamten hat nun voriges Monat während des Schulunterrichtes den Zugbegleitern erzählt, daß in Korneuburg streng katholisch gesinnte Familien ihre Söhne in die Lehrerbildungsanstalt schicken. Der erwähnte Beamte bemerkte anschließend daran, daß dies eine Gefahr für die geplante Schulreform sei.

Ich meine, daß solch ausgesprochen kulturelle Fragen im Schulzimmer der Bahnverwaltung, während der Unterrichtszeit, absolut nichts zu suchen haben und meine Forderung, dafür zu sorgen, daß in Zukunft solche Dinge hintangehalten werden, sicherlich berechtigt ist.

Zum Schlusse meiner Ausführungen hege ich die Hoffnung, daß bei Zusammenwirken aller Kräfte sich unser Eisenbahnverkehr im Interesse aller

wieder so gestalten wird, wie es dem Interesse der gesamten Bevölkerung und der gesamten Volkswirtschaft entspricht. (Beifall.)

Präsident **Seitz** (welcher während vorstehender Rede den Vorsitz übernommen hat): Zum Worte gelangt der Herr Abgeordnete **Tomschik**.

Abgeordneter **Tomschik**: Ich werde mich sehr kurz fassen und werde nur einzelne Punkte besprechen, die ich ja schon im Finanz- und Budgetausschuß besprochen habe. Nachdem aber über die Verhandlungen im Finanz- und Budgetausschuß nicht viel in die Öffentlichkeit dringt und es doch von besonderem Interesse ist, daß einige der Angriffe, die immer wieder in der Presse erscheinen, zurückgewiesen werden, in denen vor allem anderen darauf hingewiesen wird, daß die Einführung des Achtekstundentages eigentlich die Ursache an dem Eisenbahndefizit sei, muß ich hier feststellen, daß die Einführung des Achtekstundentages bei den Eisenbahnen durchaus nicht schablonenmäßig durchgeführt wurde, daß jeder Bedienstete schlanke nur acht Stunden Dienst zu machen hat, sondern daß im Gegenteil die Durchführung des Achtekstundentages dem Dienst angemessen vorgenommen wurde, und zwar so, daß der Achtekstundentag für die Eisenbahnbediensteten nur dann gilt, wenn die Dienstleistung kontinuierlich vor sich geht. Wenn aber die Bediensteten dienstbereit zu stehen haben, wird natürlich eine entsprechende Verlängerung dieser Dienstzeit vorgenommen, da sie ja während dieser dienstbereiten Zeit nicht direkt Dienst leisten müssen, aber doch gezwungen sind, von der Wohnung entfernt sich bereit zu halten, bis sie in den Dienst gestellt werden. Außerdem ist auf einzelnen Strecken, wo der Verkehr durchaus nicht so dicht ist wie auf der Hauptstrecke oder in einzelnen Stationen, wo die Bediensteten während ihrer Dienstzeit Pausen haben, auf diese Umstände Rücksicht genommen und eine entsprechende Verlängerung vorgenommen worden, das heißt also, der Achtekstundentag ist in dem Sinne, daß nur acht Stunden Dienst geleistet wird, nur dort durchgeführt, wo eine kontinuierliche Dienstleistung in Betracht kommt, sonst aber werden die Dienstzeiten in entsprechender Weise verlängert, so daß bei Zusammenrechnung der wirklichen Dienstleistungen die volle achtstündige Dienstleistung herauskommt. Ich habe mich bemüht gefühlt, das festzustellen, nachdem in der Presse immer und immer wieder in der gehäßigsten Weise auf die Einführung des Achtekstundentages hingewiesen und erklärt wird, daß an dem Eisenbahndefizit die Einführung des Achtekstundentages schuld sei.

Ich kann auch feststellen, daß die Eisenbahnbediensteten im Gegenteil selbst daran gegangen sind, die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu heben,

und zwar durch die Einführung der Betriebskontrollen. Diese Betriebskontrollen haben die Aufgabe, die Bediensteten, wenn sie ihre Dienstleistung nicht erfüllen und den Aufgaben, die an sie gestellt werden, nicht nachkommen, zur Erfüllung derselben anzuhalten, indem alle Anstände, die sich ergeben, in ein Buch eingetragen werden, alles klar und deutlich angeführt wird und der Betreffende hierauf zur Verantwortung gezogen wird. Nun muß ich allerdings sagen, die Verwaltung ist ja mit der Betriebskontrolle einverstanden, soweit sie ihre Tätigkeit darauf erstreckt, daß die unteren Bediensteten zur Verantwortung herangezogen werden. Wir wünschen aber, diese Einführung gilt nicht nur für die unteren Bediensteten, sondern auch für die Vorgesetzten, auch diese sollen zu voller Pflichterfüllung herangezogen werden.

Das ist natürlich für manche dieser Herren unangenehm und man steht der Sache skeptisch gegenüber. Nun ist es aber klar, daß dort, wo die Vorgesetzten ihre Pflicht nicht erfüllen, auch unten eine längere Pflichterfüllung zu bemerken ist, und dort, wo die Vorgesetzten vollständig ihre Pflicht erfüllen, auch von den untergebenen Bediensteten Pflichterfüllung zu erwarten ist. Nun ist es aber zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes notwendig, daß nicht allein die Bediensteten der unteren Kategorien dahin gebracht werden, ihre Pflicht zu erfüllen, sondern daß auch die Vorgesetzten ihre Pflicht erfüllen und mit gutem Beispiele vorangehen.

Das Beamtenabbaugeß, das hier im Hause eingebracht wurde, ist, was die Eisenbahnen anbelangt, nicht so durchzuführen, wie es vorliegt. Diese Vorlage muß auch in der Personalvertretung zur Sprache kommen. Auch die Personalvertretung sieht auf dem Standpunkt, daß wir in manchen Dienstzweigen eine Überfülle von Personal haben, daß aber in einer zweckentsprechenden Weise abgebaut werden muß und nicht so, daß man nur unten abbaut. Die Bediensteten wollen vor allem anderen sehen, daß man oben mit dem Abbau beginnt, daß man es ernst meint, dort abzubauen, wo wirklich eine Überfülle vorhanden ist, und daß man unten, wenn es notwendig ist, zwar ebenfalls abbaut, aber in einer Weise, die den jetzigen Verhältnissen entspricht. Wenn heute, wie dies auch in der Presse immer wieder verlangt wird, sofort abgebaut würde, würden diejenigen, die aus dem Dienste entfernt werden, unter das Kapitel Arbeitslosenunterstützung fallen; sie würden arbeitslos werden und den Arbeitsmarkt vermehren. In der jetzigen Zeit muß man aber darauf dringen, daß man in einer zweckmäßigen Art abbaut.

Dabei möchte ich folgendes sagen:

Man hat zwar hier im Hause ein Beamtenabbaugeß eingebracht, aber im Eisenbahnministerium

hat man nicht abgebaut, sondern es sind dort 65 Beamte mehr dazu gekommen. Es wäre notwendig, dort mit dem Abbau anzufangen. Ich habe das schon im Budgetausschuß erwähnt und erwarte, daß der Herr Minister die Frage beantworten wird, wieso es kommt, daß 65 Beamte mehr im Bundesministerium aufscheinen, als im letzten Budget ausgewiesen sind.

Ich möchte auch darauf hinweisen, daß ein vernünftiger Beamtenabbau erst dann erfolgen kann, wenn eine vernünftige Verwaltungsreform durchgeführt werden wird. Solange aber diese Verwaltungsreform nicht durchgeführt ist, könnte durch Zusammenlegung einiges geschehen. Wir haben zum Beispiel in Wien die Staatsbahndirektion Wien-Nordost und die Staatsbahndirektion Wien-West. Da die Staatsbahndirektion Wien-Nordost nur mehr den Dienst für eine kurze Strecke zu versehen hat, wäre es sehr leicht möglich, diese beiden Direktionen zusammenzulegen. Dabei müßten natürlich die Personalvertretungen mitwirken, denn ohne diese wäre die Zusammenlegung nicht durchführbar. Wir wissen ja, daß eine solche Zusammenlegung immer große Aufregung hervorruft, wir haben es das letzte Mal mitgemacht, als die Direktionen Wien-Nordwest, Wien-Nordbahn und Wien-Ostbahn zusammengelegt wurden.

Wichtig ist der Bau von Wohnhäusern für die Eisenbahnbediensteten. Es kommt sehr häufig vor, daß das Personal nicht dort verwendet werden kann, wo es unbedingt gebraucht würde, und zwar weil weder Dienstwohnungen, noch auch Privatwohnungen vorhanden sind. Es wäre dringend notwendig, daß, abgesehen davon, daß ein Teil der Eisenbahnbediensteten noch immer in Waggons wohnen muß, endlich darangegangen wird, den Bau von Wohnhäusern für die Eisenbahnbediensteten in erhöhterem Maße durchzuführen, als es bis jetzt geschehen ist. Im heurigen Budget ist dafür, glaube ich, ein Betrag von 200 Millionen Kronen in Verwendung gekommen, für das nächste Jahr soll ein weiterer Betrag von 200 Millionen Kronen für diesen Zweck verwendet werden. Das ist aber mit Rücksicht darauf, daß jetzt der Bau von Wohnhäusern sehr viel Geld kostet, viel zu wenig. Andererseits ist es sehr wichtig, daß das Personal dort verwendet werden kann, wo es dringend gebraucht wird, während man jetzt, wenn in einer Station oder in einem Dienstorte zu viel und anderswo zu wenig Personal vorhanden ist, oft dazu gezwungen ist, die dort ansässigen Leute in den Dienst aufzunehmen, während man das schon im Dienst befindliche Personal, da es keine Wohnungen bekommt, nicht versehen kann. Es wäre also zur Durchführung und Abwicklung des Dienstes notwendig, daß man dem Bau von Wohnhäusern mehr Aufmerksamkeit angedeihen lassen würde.

Für das Fachbildungswesen ist in dem uns vorliegenden Budget ein Betrag von 250.000 K ausgeworfen, was gewiß zu wenig ist. Es wäre notwendig, daß ein größerer Betrag für das Fachbildungswesen der Eisenbahnbediensteten und die Schulung des Personals verwendet wird, damit es seinen Dienst genau und im Interesse der Öffentlichkeit verrichten kann.

Ich habe im Budgetausschuß eine Reihe von Anfragen, und zwar zunächst bezüglich der Postkursverluste gestellt. Diese Post ist ziemlich groß. Es kommt nämlich bei der Einzahlung von Frachtsätzen — sagen wir, die Fracht rollt von Wien auf der Strecke nach Bundenburg bis Ostrau —, da es in der Vorschrift heißt, daß die Frachtsätze auch in österreichischer Währung gezahlt werden können, vor, daß die Frachtgebühr auf österreichische Währung umgerechnet wird.

Da nun die Abrechnung mit der Tschechoslowakei oder mit Jugoslawien erst in einem späteren Zeitraume stattfindet, führt ein Steigen der tschechischen Krone oder des jugoslawischen Geldes, wie das jetzt vorgekommen ist, dazu, daß wir dann viel mehr bezahlen mußten, als der Betreffende für die Fracht erlegt hat. Es wird zwar darauf Rücksicht genommen, daß ein höherer Betrag eingezahlt werden soll, aber bei der sofortigen Bezahlung kann man unter den jetzigen Verhältnissen nicht in der notwendigen Weise darauf Rücksicht nehmen und daher ist es selbstverständlich, daß die Kursverluste einen hohen Betrag ausmachen.

Der Herr Abgeordnete Lackner hat es in seinen Ausführungen für notwendig befunden, wieder vom sozialdemokratischen Terror zu sprechen, und hat gemeint, daß ihm bekannt sei, daß eine ganze Reihe von Leuten, die in der sozialdemokratischen Organisation stehen, es schon herzlich satt haben und ihren Beitrag nur mehr gezwungen zahlen. Wenn das so ist, so könnte das den Herrn Abgeordneten Lackner nur befriedigen, denn dann dürfte unsere Organisation bald zur Minderheit zusammenschmelzen. (So ist es!) Das könnte ihm ja nur angenehm sein und er brauchte darob gar nicht Klage zu führen. Wenn er schon so gut über den Niedergang der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation unterrichtet ist, dann braucht er gewiß nicht mehr hier die Klage von dem Terror, der dort ausgeübt wird, anzustimmen. Ich wiederhole, daß wir durchaus nicht Freunde eines terroristischen Vorgehens sind, daß wir durchaus nicht wünschen, daß irgendein Terror ausgeübt wird, sondern es wird im Gegenteil sehr häufig behauptet, daß Terror vorliege, während diejenigen, die sich über den Terror beklagen, dies nur in der Erwartung tun, daß dann ihre Pflichtverletzungen und dergleichen etwas sanfter behandelt werden. Es wird auch rücksichtslos gegen jeden vorgegangen, ob er

dieser oder jener Organisation angehört — die Betriebskontrolle macht da durchaus keinen Unterschied.

Was die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Haider betrifft, der sich darüber beklagt hat, daß seitens der Vertrauensmänner in die Verwaltungssagenden eingegriffen wird, was sehr bedauerlich sei, so möchte ich nur sagen, daß das Beispiel, das der Abgeordnete Haider angeführt hat, das Beispiel von der Veretzung, besser gesagt der vereinbarten Veretzung des Obmannes von Hütteldorf nicht gerade ein überwältigender Beweis für das Eingreifen der Vertrauensmänner in die Verwaltung ist. Es ist ja sehr bezeichnend, daß nicht einmal der Direktor von dieser Veretzung, die da zwischen den Bediensteten vereinbart wurde, etwas gewußt hat; es ist sehr bezeichnend, daß er nach den eigenen Ausführungen des Abgeordneten Haider keine Kenntnis davon erhalten hat, daß hier ein solcher gegenseitiger Tausch vorgenommen wird. Es wäre jedenfalls auch im Interesse der Verwaltung gelegen, zu erfahren, wer tauschen will und ob der betreffende Tausch im Interesse des Dienstes gelegen ist. Das wird auch der Herr Abgeordnete Haider zugeben müssen.

Der Herr Abgeordnete Haider hat auch von den Krankenurlauben gesprochen und sich darüber beklagt — ich weiß nicht, ob das auf die sozialdemokratische Organisation gemünzt war —, daß diese Krankenurlaube den Mitgliedern der sozialdemokratischen Organisation nicht in den gesetzlichen Urlaub eingerechnet werden, während die Mitglieder der christlichsozialen Organisation diese Benachteiligung erfahren. Nun, mir ist nicht bekannt, daß die Mitglieder der sozialdemokratischen Organisation in dieser Weise protegiert werden. Ich weiß davon nichts und es wäre sehr gut, wenn der Herr Abgeordnete Haider dafür Beweise erbringen, das heißt also, die betreffenden konkreten Fälle auführen würde, in welchen das geschehen ist. Denn es ist ja nicht gleichgültig, um was für Fälle es sich handelt, ob um Krankenurlaub oder anderen Urlaub; es kann ja auch der Fall sein, daß jemand über das Ausmaß seines Krankenurlaubes hinaus noch einen Krankenurlaub haben wollte* und daß das dann verweigert wurde. Daher ist es notwendig, konkrete Fälle anzuführen, damit man der Sache nachgehen und feststellen kann, wo solche Ungerechtigkeiten vorgekommen sind. Es wäre selbstverständlich ungerecht, wenn ein zu Recht bestehender Krankenurlaub in den gesetzlichen Urlaub eingerechnet würde, gleichgültig bei welchen Bediensteten es geschieht.

Ich ersuche den Herrn Minister, auf die Anfragen, die ich schon im Budgetausschuß gestellt habe, hier zu antworten, da die Beantwortung, die im Budgetausschuß erfolgt ist, gewiß nicht genügt hat. (Beifall und Händeklatschen.)

Präsident **Reiß**: Zum Worte gelangt der Herr Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Rodler.

Bundesminister für Verkehrswesen Dr. **Rodler**: Hohes Haus! Die Voranschläge für die im Abschnitte „Verkehrswesen“ zusammengefaßten bundesstaatlichen Betriebe bilden als Annahmen künftiger Wirtschaftsgestaltungen abgeschlossene Einheiten, die einerseits durch die zugrundegelegte Leistung, anderseits durch die hierfür erforderlichen Ausgaben und zu gewärtigenden Einnahmen budgetär bestimmt werden.

War schon in Friedenszeiten eine dieser Komponenten, die Leistung, überaus schwankend, so übt die in so vielen Zweigen der öffentlichen Wirtschaft und des kaufmännischen Lebens eine allgemeine Unsicherheit auslösende, sprunghafte Geldentwertung der letzten Jahre auch auf die Grundlage für die Veranschlagung der Ausgaben und Einnahmen einen derartig ungünstigen Einfluß, daß die Voranschlagsbeträge kaum mehr das angenommene Wirtschaftsprogramm auszudrücken vermögen und bald nach ihrer Feststellung schon überholt sind.

Aus diesem Grunde hat sich auch der Finanz- und Budgetausschuß bei Durchberatung meines Teilvoranschlags bestimmt gefunden, die ursprünglichen Voranschlagsziffern in Berücksichtigung der weiteren Geldentwertung aus eigenem Antriebe zu erhöhen, wobei gleichzeitig auch die Mehreinnahmen aus den Tarifierhöhungen vom 1. Dezember 1921 zur Einbeziehung gelangten.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft ist jedoch ebensowenig wie jene der Kaufkraft der österreichischen Krone dem Einfluß des einzelnen unterworfen; ja, zu meinem Bedauern war und ist es nicht möglich, diese zukünftige Gestaltung auch nur mit annähernder Sicherheit zu veranschlagen. Ich kann daher heute gar nicht sagen, wie die tatsächliche Gebarung im Jahre 1922 dem vorliegenden Voranschlage parallel laufen wird. Worauf ich aber hinweisen kann, ist, daß alle Ansätze meines Voranschlags von vornherein auf eine sparsamste Gebarung und größte Wirtschaftlichkeit bei möglicher Berücksichtigung aller Verkehrsinteressen eingestellt sind. Ich glaube mich daher Ihrer Zustimmung versichert halten zu dürfen, wenn ich dieses Wirtschaftsprogramm als oberste Gebarungsgrundlage im Voranschlagsjahre zugrundelege.

Anlangend den Teilvoranschlag der Eisenbahnen halte ich mich nach den ausführlichen Darlegungen des Herrn Berichterstatters und der eingehenden Erörterung dieses Teilvoranschlags in dem Ihnen vorliegenden Ausschußberichte einer Wiederholung ziffermäßiger Angaben aus dem Voranschlage für überhoben. Wie jedoch die Ausgaben- und Einnahmenseitige heute schon in vielen Belangen überholt erscheinen, kann ich — und ich glaube wohl sagen zu können — erfreulicherweise dasselbe

auch hinsichtlich der präliminierten Verkehrsleistung behaupten.

Dem Voranschlage für 1922 ist die Verkehrsleistung der Monate Jänner bis März 1921 zuzüglich einer erwarteten zehnprozentigen Verkehrsmehrleistung zugrundegelegt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Monatsleistung von 2·1 Millionen Zugskilometer, 3·8 Millionen Lokomotivkilometer und 86·1 Millionen Wagenachskilometer. Diese Annahmen sind aber schon seither erheblich übertroffen worden, indem auf Grund der bisher ziffermäßig erfaßten Verkehrsleistungen der Monate Juli bis September 1921 eine etwa 25prozentige Steigerung bei den Zugskilometern und eine etwa 16prozentige Steigerung bei den Lokomotiv- und Wagenachskilometern festzustellen ist. Diese Mehrleistungen betreffen überwiegend den Güterverkehr.

Aber auch auf dem Gebiete des Personenverkehrs ist das Verkehrsministerium fortgesetzt um die Ausgestaltung bemüht. Hier hat der Zerfall der Monarchie und die Abgrenzung der Nachfolgestaaten erhebliche Verschiebungen in den bisher dem Reiseverkehr in verstärktem Maße dienenden Strecken und in der Benützung der einzelnen Linien mit sich gebracht. Während einzelne Hauptlinien, wie zum Beispiel die Linie Wien—Nordwestbahnhof—Znaïm ihre frühere Bedeutung für den Fernverkehr fast ganz verloren haben, auf anderen Hauptlinien, wie zum Beispiel Summerau—Linz, ein ganz bedeutender Rückgang zu verzeichnen ist, hat das Verkehrsbedürfnis auf der Linie Wien—Salzburg—Tirol und Wien—Wels—Passau schon wieder annähernd die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Bemerkenswert ist hierbei, daß auch eine starke Verschiebung der Reisenden von den Fernpersonenzügen auf die Schnellzüge zu beobachten ist. Dies ist wohl hauptsächlich auf den starken Geschäftsverkehr und darauf zurückzuführen, daß die Fahrdauer der Personenzüge, mit Rücksicht auf die mindere Beschaffenheit der Lokomotiven und der Kohle, gegenüber der Vorkriegszeit erheblich verlängert werden mußte, und daß das Publikum durch die raschere Fahrt die Übernachtungskosten ersparen wollte. Diese Verlängerung der Fahrzeit erwies sich auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen als notwendig, weil dadurch eine erhebliche Ersparnis der heute so teuren Kohle erzielt wird.

Wir sind nach Kräften bestrebt, dem starken Reisebedürfnis durch eine fortschreitende Ausgestaltung des Schnellzugsverkehrs Rechnung zu tragen, soweit es die verfügbaren Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen) gestatten.

Im Juli 1914 sind auf der Westbahn täglich 14 Schnellzüge von Wien abgegangen und ebenso viele angekommen. Nach dem Zusammenbruche beschränkte sich der Schnellzugsverkehr auf der West-

bahn anfänglich auf einen in jeder Richtung dreimal wöchentlich verkehrenden Expresszug.

Auf der Westbahn sollen in der Hauptreisezeit — wenn möglich — täglich in jeder Fahrtrichtung 5 D-Züge, 6 Schnellzüge und dreimal wöchentlich der Orient-Expresszug in Verkehr gesetzt werden.

Mit dieser Anzahl von schnellfahrenden Zügen werden wir dem Friedensstand schon sehr nahe kommen.

Die Anzahl der Fernpersonenzüge dagegen wird den Benutzungsverhältnissen entsprechend hinter der Zugszahl der Vorkriegszeit allerdings wesentlich zurückbleiben müssen.

In Erkenntnis des großen Umfanges, den die Jahrbegünstigungen zum Nachteil des Einnahmendienstes der österreichischen Bundesbahnen im Laufe der Jahre angenommen haben, befaßt sich das Bundesministerium für Verkehrswesen bereits seit längerer Zeit mit der Frage des Abbaues der Jahrbegünstigungen.

Unterdessen wurde auch von Seiten der Herren Nationalräte Dr. Eisler, Banguin, Pauly, Paulitsch und Ingenieur Lackner sowie des Finanz- und Budgetausschusses und des Hauptausschusses des Nationalrates und auch seitens der Ersparungskommission auf die dringende Notwendigkeit eines solchen Abbaues hingewiesen.

Ich werde schon in der allernächsten Zeit eine Reihe von Verfügungen hinausgeben, welche sich in der Richtung eines wirksamen Abbaues des Jahrbegünstigungswesens bewegen und eine vollständige Aufhebung oder doch zumindest eine wesentliche Einschränkung der bestehenden Jahrbegünstigungen zur Folge haben werden. (Beifall.) Hiermit im Zusammenhange werden die Bestimmungen der die außertarifmäßigen Jahrbegünstigungen enthaltenden, übrigens zum großen Teile den gegenwärtigen Zeitverhältnissen nicht mehr entsprechenden Instruktion sowie die einschlägigen tarifmäßigen Vorschriften einer Überprüfung unterzogen werden.

Bei den zu treffenden Maßnahmen wird in erster Linie auch der einer richtigen Verrechnung im Staatshaushalte entsprechende, übrigens auch bereits in der Einschließung der Nationalversammlung vom 20. Mai 1920 ausgesprochene und seitens des Bundesministeriums für Verkehrswesen einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Finanzen auch schon bisher angewendete Verwaltungsgrundsatz zur vollen Durchführung gelangen, daß geldwerte Leistungen eines staatlichen Dienstzweiges für einen anderen solchen Dienstzweig zu Lasten dieses letzteren verrechnet, daß daher die infolge bestehender Jahrbegünstigungen bisher zu Lasten der Bundesbahnen aufgelaufenen Fahrgebühren künftighin von der zuständigen Verwaltungsstelle getragen werden. Ich

glaube hierbei auf die wirksame Unterstützung der beteiligten Ressortstellen rechnen zu dürfen.

Unbeschadet dieser bevorstehenden durchgreifenden Neuregelung des Jahrbegünstigungswesens habe ich inzwischen bereits Veranlassung getroffen, daß die Gebühr für die den geschäftsführenden Verwaltungsgeräten der Verkehrsunternehmungen sachgemäß zustehenden Verbandkarten schon für das nächste Jahr eine namhafte Erhöhung, und zwar von je 1000 auf je 30.000 K erfährt. (Beifall.) Ich beabsichtige weiters auch die Verbandkarten für die leitenden Funktionäre der Bundesbahnverwaltung bis auf einige wenige dienstlich notwendige Ausnahmen für das Jahr 1922 nicht mehr zu erneuern. (Zustimmung.) Die Herren meines Ressorts werden die Verbandkarten zurückstellen.

Anlangend die übrigen den Bediensteten meines Ressorts bisher in unbeschränktem Umfange zustehenden Jahrbegünstigungen — Freifahrten, beziehungsweise Fahrten zu ermäßigtem Preise — beabsichtige ich eine Kontingentierung dieser Begünstigungen und habe diesbezüglich die notwendigen Verhandlungen mit den Personalvertretungen dieser Bediensteten bereits in die Wege geleitet.

Hohes Haus! In bezug auf die aufstrebende Verkehrsentwicklung eröffnen die Ergebnisse der Konferenz von Portorose weitere erfreuliche Ausblicke.

Die bereits im November 1920 von dem seinerzeitigen amerikanischen Vertreter in der Wiener Reparationskommission Oberst Smith angeregte und immer wieder verschobene Konferenz der Nachfolgestaaten hat nunmehr endlich in der Zeit vom 29. Oktober bis 23. November stattgefunden.

Als Hauptzweck der Konferenz war eine Verminderung der Schwierigkeiten gedacht, die sich auf dem Gebiete des Verkehrs im weitesten Sinne des Wortes zwischen den Nachfolgestaaten seit dem Zusammenbruch ergeben haben.

Im ganzen sind auf der Konferenz von Portorose sechs für das Eisenbahnwesen überaus wichtige Vereinbarungen zustande gekommen und zwei nicht minderwichtige Resolutionen beschlossen worden.

Die erste dieser Vereinbarungen besteht in einer Verkehrskonvention der Nachfolgestaaten und enthält eine Reihe von größtenteils aus einem österreichischen Vorschlag entnommene wichtige Bestimmungen, als deren leitender Gesichtspunkt im allgemeinen die Wiederherstellung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs, wie er vor dem Kriege bestand, bezeichnet werden kann.

Eine für den 16. Jänner 1922 einzuberufende Konferenz soll sich mit der Frage der Durchführung der von der Pariser Konferenz im Oktober 1920 beschlossenen und womöglich noch anderer Erleichterungen des Pkwwesens im Verkehr der Nach-

Folgestaaten beschäftigen. Für die Ausführung des Eisenbahnzolldienstes wurde ein Regime als Richtschnur aufgestellt, das fast durchwegs dem österreichischen, auf den modernen Bestimmungen der neuen österreichischen Zollordnung aufgebauten Antrage folgt und weitgehende Erleichterungen der Zollformalitäten im Personen- und Güterverkehre vorsieht.

Als frachtrechtliche Grundlage für den Verkehr zwischen den Nachfolgestaaten wurde das internationale Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr — Berner Konvention — mit allen Zusatzvereinbarungen angenommen.

Für den Verkehr zwischen den Gebieten der Nachfolgestaaten und für den Durchzug über diese Staaten sollen, insoweit es die Valutaverhältnisse gestatten, nach Maßgabe der bestehenden Bedürfnisse direkte Tarife erstellt werden.

Um die Erstellung der direkten Tarife möglichst zu erleichtern, wurde von uns weiters die Anregung gegeben, die tunlichste Vereinheitlichung der Güterklassifikation, des Tariffschemas und der allgemeinen Tarifbestimmungen der einzelnen Bahnverwaltungen wenigstens für den Bereich der Nationalstaaten durchzuführen. Dieser Anregung wurde von der Konferenz durch die Annahme einer Resolution Rechnung getragen, der zufolge mit dem Studium dieser Fragen ein Komitee befaßt werden soll, dem Österreich, Italien und Rumänien angehören, und das von der italienischen Regierung ehemöglichst zum Beginn seiner Tätigkeit einzuberufen ist.

Bezüglich der Währung, in der die direkten Tarife zu erstellen sind, hat sich die Konferenz über österreichischen Antrag weiters grundsätzlich dafür ausgesprochen, für sämtliche internationale Tarife sobald als möglich eine einheitliche, der Goldparität möglichst nahe kommende Währung anzuwenden und für das ganze Geltungsgebiet dieser Tarife ein Amt zum Zwecke der Abgleichung der gegenseitigen Schulden und Forderungen sowie der Feststellung der schließlichen Saldo (Clearing-office) zu errichten. Für die Zwischenzeit sollen die Tarife wenn tunlich nur auf zwei Währungen lauten. Das Studium dieser Maßnahmen wurde ebenfalls dem früher erwähnten Komitee zugewiesen.

Von größter Bedeutung sind die fünf Vereinbarungen, die in Portorose in der Frage des rollenden Materials abgeschlossen worden sind.

Die chaotischen Verhältnisse, die die Auflösung der Monarchie im bezug auf das rollende Material der Eisenbahnen hervorrufen mußte, hat schon der Staatsvertrag von Saint-Germain-en-Laye vorausgesehen und im Artikel 318 die Einsetzung einer Sachverständigenkommission zur Aufteilung des gemeinsamen Fahrparks der ehemaligen österreichischen

und ungarischen Staatsbahnen auf die einzelnen Nachfolgestaaten angeordnet. Die Zustände, die sich nach dem Zusammenbruch in bezug auf den Wagenumlauf herausgestellt und binnen kurzer Zeit zu einer fast vollständigen Unterbindung des Verkehrs zwischen den einzelnen neuen Nachbarstaaten geführt haben, mögen die Aufnahme der Arbeiten dieser Reparationskommission beschleunigt haben. Die außerordentliche Schwierigkeit der ihr übertragenen Aufgabe, die besonders durch die mithineinspielenden Fragen des Beuterechtes erhöht wird, bringt es jedoch naturgemäß mit sich, daß die Arbeiten der Kommission bisher nur Teilergebnisse zeitigen konnten und bis zum Abschlusse noch geraume Zeit in Anspruch nehmen werden. Die inzwischen bei jedem der Nachfolgestaaten bestehende Ungewißheit über die Anzahl der Wagen, die ihm schließlich zur Verfügung stehen werden, läßt es verständlich erscheinen, daß jeder einzelne Staat ängstlich darauf bedacht war, die auf seinem Gebiete befindlichen Wagen des ehemals gemeinsamen Fahrparks nicht über die Grenzen seines Landes austreten zu lassen, um sich nicht der Gefahr eines Verlustes derselben und damit einer Schwächung seiner verfügbaren Betriebsmittel auszusetzen. Dem gleichen Umstande ist es auch zuzuschreiben, daß die Wiederinstandsetzung der durch die Überbeanspruchung während des Krieges beschädigten und abgenutzten Fahrzeugbetriebsmittel nur sehr geringe Fortschritte machte, weil die einzelnen Staaten Bedenken trugen, kostspielige Reparaturen an den Betriebsmitteln vorzunehmen, deren Eigentumszugehörigkeit für sie noch völlig im Dunkeln lag.

Angeichts dieser Verhältnisse sind die Vereinbarungen, die in Portorose in der Frage des rollenden Materials getroffen wurden, von größter Bedeutung. Die Hindernisse, die sich dem freizügigen Umlaufe der Wagen bisher entgegenstellten, werden dadurch mit einem Schlage beseitigt, daß sich die Staaten auf eine vorläufige, äußerlich in einer provisorischen Aufschreibung der Eigentumsmerkmale zum Ausdruck kommenden Aufteilung des Wagenparks einigten, die der definitiven Aufteilung durch die berufene Reparationskommission indes keineswegs vorgreifen, vielmehr durch deren seinerzeitige Ergebnisse entsprechend berichtigt werden soll. Dadurch wird die mit ungefähr 150.000 zu beziffernde Anzahl der unaufgeteilten Wagen dem freizügigen internationalen Verkehre wiedergegeben. Die eminente Bedeutung, die dieser Lösung der Frage für die Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen der Nachbarstaaten innewohnt, bedarf keiner weiteren Begründung. Ebenso sollen auch die unter dem Titel der Beute oder Beichlagnahme von einzelnen Staaten beanspruchten Wagen unvorgreiflich der kompetenten Entscheidung über diese Ansprüche dem freizügigen Verkehre zugeführt werden. Die Partei-

namentlich die Privatkesselwagen und die Leihwagen sollen ihren rechtmäßigen Eigentümern zur Verfügung gestellt, die Privatbahnwagen den Eigentumsverwaltungen zurückgegeben werden. Um auch die zahlreichen wegen Beschädigung launfähigen Wagen baldmöglichst wieder dem allgemeinen Verkehr dienstbar zu machen, werden sich die Staaten gegenseitige Reparaturanhilfe leisten.

Eine über Antrag der Konferenz von Portorose von der österreichischen Regierung für den 12. Dezember einberufene, von allen Nachfolgestaaten beschickte Fachmännerkonferenz ist eben damit beschäftigt, die Detailvorschriften zur Durchführung dieser wagendienstlichen Vereinbarungen derart beschleunigt auszuarbeiten, daß diese Vereinbarungen mit 1. Jänner 1922 in Wirksamkeit gesetzt werden können.

Schließlich ist in Portorose von der österreichischen Delegation noch ein weiterer Umstand zur Sprache gebracht worden, der für die Schwierigkeiten von Bedeutung ist, mit denen der Verkehr in den einzelnen Nachfolgestaaten zu kämpfen hat. Durch die neue Staatenbildung ist eine vollständige Verschiebung in der staatlichen Zugehörigkeit der Produktionsgebiete wichtiger Bedarfsgegenstände des Eisenbahnbetriebes herbeigeführt worden. Dies gilt insbesondere von der Kohle. Während die österreichisch-ungarische Monarchie in der Lage war, den Kohlenbedarf zum größten Teil aus den Produktionsstätten ihres eigenen Gebietes zu decken, entbehren einzelne Neustaaten nunmehr vollständig eigener Kohlenlager und sind daher nahezu ausschließlich auf den Bezug der Kohle aus dem Auslande angewiesen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bezüglich des Mineralöles, der Mineralölprodukte und des Schwellenholzes. Der Gedanke lag nahe, ein Zusammenwirken der Nationalstaaten mit dem Ziele ins Auge zu fassen, den einzelnen Staaten die Deckung der Bedürfnisse ihres Eisenbahnbetriebes auf möglichst ökonomische Weise und namentlich unter Vermeidung überflüssiger Massentransporte auf langen Strecken zu ermöglichen. Mit der Prüfung dieser Frage wurde über österreichischen Antrag eine Kommission der auf der Konferenz vertretenen Staaten betraut.

Die Kommission wird ihre Untersuchungen auch auf andere Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes, wie zum Beispiel die gegenseitige technische Hilfeleistung der Eisenbahnverwaltungen nach Maßgabe der verschiedenen Kapazität der einschlägigen Anlagen und Einrichtungen der einzelnen Bahnen auszu dehnen haben. Die einen geben Rohmaterial, die anderen Arbeitsleistung, wir zum Beispiel nehmen Reparaturen in unseren Werkstätten vor usw. Das Ergebnis des Studiums dieser Kommission soll die Grundlage von Vereinbarungen zwischen den einzelnen Staaten oder ihren Eisenbahnverwaltungen

zum Zwecke der Deckung von Betriebsbedürfnissen des einen Staates aus den Überschüssen des anderen bilden.

Aus diesen kurzen Darlegungen schon möge das hohe Haus die außerordentliche Bedeutung der Ergebnisse erkennen, zu denen die Konferenz von Portorose auf dem Gebiete des Verkehrswesens gelangt ist.

Ich möchte diesen Anlaß nicht vorübergehen lassen, ohne der ausgezeichneten Tätigkeit der Delegierten des Verkehrsministeriums anerkennend zu gedenken, deren Vorschläge den Grundstock der getroffenen Vereinbarungen gebildet haben, und denen somit zum großen Teile der erzielte Erfolg zu danken ist.

Die Konferenz von Portorose hat die Erwartungen, die an sie geknüpft werden durften, weit übertroffen. Der Gedanke, die Erben der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie an den Beratungstisch zusammenzubringen, um ihnen Gelegenheit zu gegenseitiger Aussprache über die schweren Krankheitserscheinungen, unter denen der Wirtschaftsorganismus jeder dieser Staaten leidet, und über die Mittel zu deren Heilung zu bieten, muß als ein überaus glücklicher bezeichnet werden. Neben den materiellen Ergebnissen, die die Konferenz von Portorose tatsächlich gezeitigt hat, kann der moralische Erfolg nicht hoch genug eingeschätzt werden, daß die Konferenz bei allen vertretenen Staaten die Erkenntnis wesentlich gefördert hat, daß nicht gegenseitige mißtrauische Abschließung, sondern vertrauensvolles, enges Zusammengehen in allen wirtschaftlichen Dingen zum wirtschaftlichen Wiederaufbau, den jeder der Staaten so dringend bedarf, zu führen vermag. (*Abgeordneter Pick: Auch bei Ungarn?*) Jawohl, bei allen Staaten, welche die österreichisch-ungarische Monarchie gebildet haben.

Parallel mit den günstigen Aussichten für die weitere Verkehrsentwicklung, der durch weitestgehende Ausnutzung der bestehenden Werkstätten, dann durch die Beschaffung von neuen Lokomotiven und Wagen Rechnung getragen wird, bewegen sich die Maßnahmen auf dem Gebiete des Baudienstes.

Hier hat, abgesehen von der stetig zunehmenden Verkehrsdichte, auch die in den letzten Jahren eingetretene Änderung der Verkehrsrichtungen die eheste Anpassung der baulichen Herstellungen an die neuen Verhältnisse notwendig gemacht.

So mußte hinsichtlich des Baues von zweiten Geleisen auf den stark eingesetzten Ost-Westverkehr Rücksicht genommen werden, und haben wir daher zunächst alle Vorsehrungen getroffen, um noch im Jahre 1922 mit dem Baue des zweiten Geleises Wels—Passau und der Ausgestaltung der Bahnhöfe dieser Strecke beginnen zu können. Ich verweise ferner auf meine dem Budgetausschusse

gemachten Mitteilungen über die Geleiseverbindungen bei Absdorf und St. Michael und den Ausbau des zweiten Geleises Selzthal—St. Michael.

Zwecks Anpassung an die neue Verkehrsrichtung müssen aber auch eine Reihe von Bahnhöfen der anschließenden Strecken Wels—Wien und Wels—Salzburg eine entsprechende Ausgestaltung erhalten, insbesondere St. Pölten, Amstetten, Linz, Wels und Salzburg.

Entsprechend dem erhöhten Durchgangsgüterverkehr nach Italien und Jugoslawien wird die Ausgestaltung der Grenzstationen Grund—Stadt und Reg in Angriff genommen werden.

Weiters wird zur Fortsetzung des Bahnhofumbaus Linz mit dem Bau des neuen Aufnahmgebäudes in nächster Zeit begonnen werden.

Die große Zahl der Instandsetzungsbedürftigen Fahrzeugbetriebsmittel zwingt uns auch, die bereits begonnene Ausgestaltung unserer Werkstätten Linz, St. Pölten und Knittelfeld weiterzuführen.

Zur Vinderung der allgemein herrschenden Wohnungsnot sowie zur Unterbringung des gesteigerten Verkehrs und der aus Anlaß der Werkstattnenerweiterungen einzustellenden größeren Zahl von Arbeitern wurde ein großzügiges Programm für die Herstellung von Wohngebäuden für Bundesbahnbedienstete erstellt. So gelangen insbesondere auf den Bahnhöfen in St. Pölten, Amstetten, Hainfeld, Jedlesee, Zellerndorf, Strahhof, Linz, Bischofshofen, Saalfelden, Innsbruck, Bregenz, Selztal, St. Michael, Knittelfeld, St. Veit an der Glan und Villach größere Wohnungsbauten teils zur Ausführung, teils sind solche noch in Aussicht genommen. Wir werden nicht erlahmen, diese Aktion fortzusetzen.

Auch aus Anlaß der Elektrifizierung der Arlbergbahn werden auf den Bahnhöfen Innsbruck, Zirl, Noppen und St. Anton Wohngebäude im kommenden Jahre zur Ausführung gebracht werden.

Ich kann meine Ausführungen nicht schließen, ohne dem hohen Hause noch über zwei Angelegenheiten in aller Kürze Mitteilung zu machen.

Es sind dies das Eisenbahnwesen im Burgenlande und der Fortgang in den Elektrifizierungsarbeiten.

Das Burgenland enthält innerhalb der durch den Friedensvertrag festgesetzten Grenzen an bestehenden Bahnen ungefähr 360 Kilometer, wovon rund 40 Kilometer auf Staatslinien, 180 Kilometer auf staatlich betriebene Privatbahnen und 140 Kilometer auf Privatbahnen im Privatbetriebe entfallen.

Im Fall eines ungünstigen Ergebnisses der Volksabstimmung im Ödenburger Gebiete würde die Gesamtlänge eine Herabminderung um etwa 50 Kilometer erfahren.

Bei der in jüngster Zeit durchgeführten Befestigung des Burgenlandes wurden, mit Ausnahme der dortigen Südbahnstrecke, welche von der hiesigen Betriebsdirektion der Südbahn in Betrieb genommen wurde, alle übrigen Linien, insofern sie mit den österreichischen Bahnen in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, von den österreichischen Bundesbahnen wieder in Betrieb gesetzt.

Hiebei wurden von den vorgefundenen ungarischen Bahnbediensteten im allgemeinen vorläufig nur solche des niederen Bahndienstes, welche vielfach der bodenständigen Bevölkerung angehören, im übrigen aber nur österreichische Bedienstete in Verwendung genommen.

Unter den in Betrieb der Bundesbahnen übernommenen Linien befinden sich auch die burgenländischen Teilstrecken der Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn und der von dieser betriebenen Neusiedlersee-Lokalbahn. Die Inbetriebnahme dieser Strecken durch die Bundesbahnen erfolgte, weil die Privatbahnverwaltung den Verkehr auf diesen Linien, offenbar unter ungarischem Regierungseinfluß eingestellt hatte und die eheste Wiederaufnahme im Interesse der Bevölkerung lag. Seither haben Verhandlungen mit der Verwaltung der Raab—Ödenburg—Ebenfurter Eisenbahn stattgefunden, auf Grund welcher diese den Betrieb ihrer burgenländischen Strecken bald wieder übernehmen wird.

Die bisher von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Privatlokalbahnen werden voraussichtlich dauernd in den Bundesbahnbetrieb übergehen, wobei die Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der ungarischen Staatseisenbahnen in die bestehenden Verträge mit den betreffenden Privatbahngesellschaften eintreten würden.

Einzelne burgenländische Bahnen sind von Österreich aus auf dem Schienenwege nur über Ödenburger Gebiet und über ungarische Bahnstrecken erreichbar, daher insoweit von den österreichischen Bahnen abgeschnitten und betriebsunfähig, als unser Durchgangsverkehr über das Ödenburger Gebiet nicht freisteht, und uns keine billige Möglichkeit geboten ist, unsere Fahrzeugbetriebsmittel, Betriebsstoffe und Bediensteten über die betreffenden ungarischen Strecken zu befördern. Es handelt sich hiebei um bisher staatlich betriebene Privatlokalbahnen, welche ihren Sitz in Budapest haben (Ödenburg—Günsfer Lokalbahn, Pinkafelder Lokalbahn mit Abzweigung Oberwarth—Oberschlügen und Güssinger Lokalbahn).

Bei den im Laufe dieses Monats mit den ungarischen Staatsbahnen in Raab und mit der Raab—Ebenfurter Eisenbahn in Baumgarten abgehaltenen Verhandlungen, auf Grund welcher der Eisenbahnverkehr mit Ungarn teils bereits wieder aufgenommen wurde, teils in Bälde aufgenommen werden wird, wurden auch einstweilige Verein-

barungen über den vorläufigen Betrieb der ob-
erwähnten Lokalbahnen getroffen.

Der Bauzustand der bisher von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen burgenländischen Bahnstrecken läßt nach den bisherigen Wahrnehmungen sehr viel zu wünschen übrig. Die Bundesbahnverwaltung wird selbstverständlich trachten, die vorgefundenen Mängel so bald als möglich zu beheben, um einen regelmäßigen und sicheren Verkehr in dem zur Befriedigung der vorhandenen Bedürfnisse erforderlichen Umfange zu ermöglichen.

Was künftige Bahnherstellungen anbelangt, so betrachten wir als eine der dringenden Arbeiten den Bau der Bahnverbindung Pinkafeld—Friedberg, wofür unsere Ingenieure sobald als möglich die Geländeaufnahmen durchführen werden.

Unsere Ingenieure haben auch zahlreiche Kartenstudien für den Bau einer das Burgenland von Nord nach Süd durchziehenden Bahn mit Abzweigungen zur Verbindung der bestehenden Bahnen untereinander und mit den österreichischen Bahnen entworfen.

Anlangend die Arbeiten zur Einführung der elektrischen Zugförderung möchte ich, wie ich es im Finanz- und Budgetausschusse bereits des ausführlichen getan habe, nur darauf hinweisen, daß das Jahr 1922 für den Fortschritt der Elektrifizierung von einschneidender Bedeutung sein wird. Die in diesem Jahre zu gewärtigende Vollendung der Ausgestaltung des Ruhwerkes wird erhofftermaßen den Beginn des elektrischen Vollbahnbetriebes in einer Teilstrecke westlich von Innsbruck ermöglichen. Für den Bau des Spullerseewerkes, dessen befriedigender Stand einem großen Teile der Herren vom Besuche im Sommer her bekannt ist, wird das Jahr 1922 der Hauptsache nach die Herstellung der Staumauer, die Verlegung der Rohrleitung und die bauliche Vollendung des Krafthauses bringen.

Die Kraftwerksbauten im Stubachtale und an der Mallnitz müssen im nächsten Jahre in das Stadium der faktischen Ausführung gelangen. Bisher hat man sich mit den Anschließungsarbeiten zu befassen gehabt.

So kostspielig die Elektrifizierung auch scheinen mag, so kann ich doch nicht an der Tatsache vorbeigehen, daß die bisher für sie bei den österreichischen Bundesbahnen aufgewendeten zwei Milliarden — gemessen an dem damit erreichten Baufortschritte — uns nicht allzu teuer zu stehen kommen, wenn man bedenkt, daß mit dem diesem Betrage entsprechenden Goldwerte in anderen Ländern auch nicht annähernd der gleiche Erfolg hätte erzielt werden können.

Im einzelnen ist das hohe Haus über die Fortschritte der Elektrifizierungsaktion durch die Vierteljahrsberichte genau unterrichtet, die auf Grund der Entschliessung des Hauses vom 17. März

1921 dem Nationalrate regelmäßig erstattet werden. Auch die gelegentlich der Verabschiedung des bezüglichen Investitionsgesetzes gefaßte Entschliessung, betreffend die Elektrifizierung der Pöggestrecke Innsbruck—Wörgl hält sich die Regierung gegenwärtig, wie es bei der Wichtigkeit der Frage begreiflich ist, daß ihr auch von Seiten des hohen Hauses unausgesprochen besonderes Interesse entgegengebracht wird. Leider sind die Verhältnisse bisher stärker gewesen als der beste Vorfall. Die Schwierigkeit kommt zunächst von der finanziellen Seite der Südbahn, die für die Dauer des régime provisoire, auf dessen Bedeutung für die Südbahn im allgemeinen und insbesondere für die Pöggestrecke Wörgl—Innsbruck ich schon bei den Verhandlungen im Finanz- und Budgetausschusse hinzuweisen Gelegenheit hatte, andere als die für die Aufrechterhaltung des Betriebes unbedingt notwendige Investitionen vorzunehmen außerstande ist. Weiters kommen diese Schwierigkeiten aber auch aus dem Umstande, daß die Stadtgemeinde Innsbruck den Entschluß zum Bau des Achenseewerkes, dessen Funktionieren für den elektrischen Betrieb der Strecke Wörgl—Innsbruck Voraussetzung ist, unter dem Drucke der finanziellen Lage bisher nicht zu fassen vermochte.

Anders liegen die Verhältnisse bei der Pöggestrecke Willach—Spittal—Millstättersee, deren Elektrifizierung einen Bestandteil des gesetzlichen Bauprogramms bildet und für deren Durchführung die Arbeiten in dem Augenblicke werden eingeleitet werden, in dem der Bau des Bahnkraftwerkes an der Mallnitz genügend weit vorgeschritten ist, um mit der Streckenausrüstung der zugehörigen Linien zu beginnen. Vorher wird die Regierung auch mit der Südbahn wegen Einräumung des erforderlichen Rechtes zur Vornahme der Streckenausrüstung in Verhandlung treten.

Die Förderung, welche die Elektrifizierung von Seiten aller Parteien des hohen Hauses bisher erfahren hat, das lebendige Interesse, das sich in diesem Hause allen Einzelheiten des technisch bedeutsamen Werkes zuwendet, war für seine bisherige Entwicklung von bestimmender Bedeutung. Beim Ausblick auf ein neues Jahr, in dem im Zusammenhange mit der Elektrifizierung finanzielle Anforderungen erweiterten Umfanges eintreten werden, möchte ich der Erwartung Ausdruck geben dürfen, daß die treibenden Kräfte, die in der Einsicht in die Notwendigkeit des raschen Baufortschrittes begründet sind, wirksam bleiben werden. In dieser Richtung danke ich insbesondere dem hohen Finanz- und Budgetausschusse für die Annahme des Entschliessungsantrages Dr. Ellenbogen, mit der auch vom Herrn Berichterstatter dem hohen Hause dargelegten, vom Finanz- und Budgetausschuß einheitlich akzeptierten Interpretation und bitte das hohe Haus, diesem Entschliessungsantrage seine Zustimmung zu erteilen.

Hohes Haus! Ich habe mir nicht versagen können, dem Finanz- und Budgetausschuß ein ausführliches Bild über den Fortgang und die Entwicklung unseres Verkehrswezens zu entwerfen. Ich glaube, Wiederholungen vermeiden zu sollen, und habe mich daher in meinen heutigen Darlegungen nur auf die Besprechung einiger besonders wichtiger und aktueller Angelegenheiten beschränkt. Ich schließe mit der Bitte, daß das hohe Haus in dem warmen Interesse, welches es bisher immer allen wichtigen Fragen des von mir verwalteten Ressorts zugewendet hat, nicht erlahme und durch Bewilligung der im Voranschlage angesprochenen Mittel die Unterlagen bereitstelle für die weitere zielbewußte und erfolgreiche Arbeit im Interesse des Wiederaufblühens unseres heimischen Verkehrswezens.

Hohes Haus! Wenn es mir gestattet ist, möchte ich jetzt nur kurz auf eine Reihe von Anfragen mehr minder schlagwortartig antworten.

Die Frau Nationalrätin Rauscha hat mich aufmerksam gemacht auf die unhaltbaren Zustände bei der Aspangbahn und auf die mangelhafte Beheizung der Lokalzüge. Die Verhältnisse auf der Aspangbahn bilden den Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Aspangbahn, den Wiener-Neustädter Organisationen und meinen Herren. Diese Verhandlungen sind gestern und heute vormittags im Zuge, und ich hoffe, daß die Angelegenheit mit dem morgigen Tag erledigt und geordnet sein wird.

Was die Beheizung der Züge betrifft, so ist das ganze Schlauchmaterial heute noch lange nicht so komplett, daß man auch die Lokalzüge beheizen kann. Wir müssen schauen, daß wir zuerst mit den Fernzügen in Ordnung kommen, dort sitzen die Leute stundenlang, während der Aufenthalt in den Lokalzügen verhältnismäßig nur kurze Zeit dauert.

Der Herr Nationalrat Lachner hat darauf aufmerksam gemacht, daß es sich empfehlen würde, den Goldkronentarif einzuführen. Es war uns klar, daß wir heute mit den ewigen linearen Tarifierhöhungen nicht weiter arbeiten können, und es tagt daher schon seit einigen Tagen eine Kommission bei uns, an der sämtliche interessierten Regierungsstellen beteiligt sind, die diese Frage zu regeln hat. Ob wir einen Goldtarif nehmen, oder ob wir zu einem Indextarife übergehen, die Entscheidung darüber ist noch nicht gefallen, aber jedenfalls kann ich die Versicherung geben, daß wir von den linearen Tarifierhöhungen, wenn es nicht absolut sein muß, keinen Gebrauch machen werden.

Was die Frage der obereschlesißen Kohle betrifft, so hat sich die Entscheidung in der Zuweisung Oberschlesiens bisher bei uns noch nicht sehr stark fühlbar gemacht. Allerdings ist vielleicht zu beforgen, daß die frühere Ordnung nicht so ganz wird aufrechterhalten werden können.

Was die niederösterreichischen Landesbahnen betrifft, betreffs welcher der Herr Nationalrat Lachner angefragt hat, so war die Sache so. Das Land Niederösterreich und Wien sind zu uns gekommen und haben erklärt, sie können die Landesbahn nicht betreiben. Wir haben uns dahin geeinigt, daß der Finanzminister die zum Betrieb erforderlichen Geldmittel den beiden Faktoren, Land und Stadt, im Verhältnisse von 70 zu 30 zur Verfügung stellt, und ich den Landesbahnen die erforderliche Kohle von 1600 Tonnen kreditiere. Das ist die Ordnung der Sache bis Ende dieses Jahres. Wie sich das Verhältnis ab Ersten weiter entwickeln wird, weiß ich noch nicht. Es sind ganz allgemeine Vorschläge gemacht worden seitens der beiden Länder, aber irgendwelche konkrete Anträge liegen uns noch nicht vor. Es sind daher alles, was man in der Öffentlichkeit spricht, mehr oder minder Vermutungen.

Was die Ermäßigungen bei der Wiener Messe betrifft, so muß ich zu unserer Entschuldigung anführen, daß die Wiener Messe eine Neueinführung war, daß wir noch keinerlei Erfahrungen hatten, und daß man uns erklärt hat, es sei unbedingt notwendig, mit Fahrpreisbegünstigungen vorzugehen. Wir haben sie gewährt, es hat sich aber durch die Praxis herausgestellt, daß das unzweckmäßig ist. Wir werden die Ermäßigungen bei der nächsten Messe nicht wieder geben.

Die Anfrage des Herrn Nationalrates Schiegl wegen der in der Zeitung gestandenen Bemerkung bezüglich des Mallnitzwerkes möchte ich dahingehend beantworten, daß das ein aufgelegtes Mißverständnis ist. Ich habe dem betreffenden Herrn, der dieses Interview aufgenommen hat, erklärt: Wir haben zwei gekuppelte Werke; das Rug- und das Spullerseewerk und das Stubach- und das Mallnitzwerk. Bis das Stubach-Mallnitzwerk fertig sein wird, wird es längere Zeit dauern. Natürlich hindert das nicht, wenn das Mallnitzwerk im Jahre 1924 fertig wird, nur die Teilstrecke von Schwarzach—St. Veit nach Villach in Betrieb zu nehmen und den Teil, der vom Stubachwerk betrieben wird, später folgen zu lassen. Es ist daher diese Bemerkung vom Jahre 1930 absolut falsch, und ich habe auch schon gestern verschiedenen Herren aus dem Kärntner Landtage, welche sehr aufgeregt bei mir angefragt haben, eine beruhigende Aufklärung gegeben, daß, wenn wir die nötigen Geldmittel bekommen und im entsprechenden Tempo weiterarbeiten, wir rechnen können, daß die Tauernbahn eventuell im Jahre 1925 elektrifiziert wird.

Die Erklärung des Herrn Nationalrates Dr. Schmidt, der sich entschieden dagegen verwahrte, daß Innsbruck als Anschlußstation gegen Italien

betrachtet werde und den Beifall, den diese Konstatierung seitens des ganzen Hauses gefunden hat, habe ich zur Kenntnis genommen, und ich werde mich insgedessen bei den bezüglichlichen Verhandlungen, die vorläufig noch gar nicht entriert sind, danach richten. (Abgeordneter Steinegger: Es sind aber diese dringend notwendig, wegen des Bahnhofbaues, weil vorher nicht gebaut werden kann!) Herr Nationalrat, verzeihen Sie, viel dringender ist, daß die Südbahn mit ihrem „Regime definitiv“ fertig wird. Denn davon hängt es hauptsächlich ab. Wenn ich die Südbahn verstaatlichen kann, kann ich mich auch entscheiden, wie ich zu elektrifizieren habe.

Hohes Haus! Bei der Beratung des Vorschlages der Postverwaltung im Finanz- und Budgetausschusse wurde ein Resolutionsantrag der Herren Abgeordneten Steinegger, Miklas und Genossen wegen Wiedervereinigung der Verwaltung des Telegraphen- und Fernsprechwesens mit der Verwaltung des Postwesens angenommen.

In dem gleichen Sinn hat auch Herr Nationalrat Dr. Schmidt in einer Rede eine Anfrage an mich gerichtet.

Wie diese Maßnahme zu regeln wäre, ob dies durch Wiedervereinigung der Dienstzweige oder durch andere Mittel erzielbar wäre, darüber konnte noch keine volle Klarheit erreicht werden. Im inneren Dienstbetriebe kommen jedenfalls Geschäfte vor, die vielleicht mit Vorteil von einer einzigen Stelle besorgt werden könnten.

Auch die untersten ausführenden Ämter aller drei genannten Dienstzweige könnten unter Umständen mit Vorteil zusammengelegt werden, insbesondere dann, wenn es sich um schwach oder gar nicht rentierende Post- und Telegraphenämter in der Nähe oder im Bereiche von Bahnstationsämtern handelt.

Da aber nach unseren bisherigen verfassungs- und finanzrechtlichen Bestimmungen für die zwei beziehungsweise drei Dienstzweige getrennte Rechnung zu führen ist, so muß die Frage der Wiedervereinigung auch von diesem Gesichtspunkte aus geprüft werden. Ich werde nicht ermangeln, sobald die Studien und Verhandlungen, die auch mit dem betroffenen Personal im Wege der Personalvertretung zu führen sein werden, abgeschlossen sind, dem hohen Hause entsprechende Mitteilungen, beziehungsweise Vorlagen zu unterbreiten.

Die Anfrage des Herrn Nationalrates Kletzmayr, betreffend den Bahnhofumbau Garsten-Steyr, erlaube ich mir dahin zu beantworten, daß die Kosten eines weitgehenden Bahnhofumbaus so bedeutend sind, daß zu einem solchen Projekt dermalen nicht geschritten werden kann. Doch hat die Bundesbahndirektion mit der Stadtgemeinde Garsten die Herstellung eines einfacheren Erweiterungsentwurfes vereinbart, der die größten Unzukömmlichkeiten be-

heben wird. Im Voranschlage für das Jahr 1922 ist für diese Umbauarbeiten ein Betrag von 250.000 K. vorgesehen.

In Beantwortung der Anfrage des Herrn Abgeordneten Rajetan Weiser, betreffend Rückständigkeit der Werkstätten der Eisenbahn Wien-Aspang, zu geringer Beschaffung maschineller Einrichtungen für die Werkstätte Linz, zu geringen Aufwandes für die Ausgestaltung der Bundesbahnwerkstätten und zu geringer Lokomotivbeschaffungen habe ich zu bemerken:

Es ist uns wohl bekannt, daß die Werkstätten der Eisenbahn Wien-Aspang einer Ausgestaltung der maschinellen Einrichtungen bedürfen, und sind die diesbezüglichen Erhebungen bereits abgeschlossen.

Es ist nicht richtig, daß für die Werkstätte Linz nur zwei Drehbänke beschafft wurden, denn es wurden in zweiten Halbjahr 1921 maschinelle Einrichtungen um den Betrag von 81 Millionen Kronen beschafft.

Es ist nicht richtig, daß für die Ausgestaltung der Bundesbahnwerkstätten nichts getan werde, denn es wurden im zweiten Halbjahr 1921 für bauliche Ausgestaltungen 28,5 Millionen Kronen und für die zugehörigen maschinellen Einrichtungen 56 Millionen Kronen vorgesehen und noch weit mehr verausgabt. Für das nächste Jahr wurden vorgesehen für bauliche Herstellungen 103,8 Millionen Kronen und für die zugehörigen maschinellen Einrichtungen 131 Millionen Kronen. Lokomotiven werden ständig bestellt, jedoch wegen Schwierigkeiten in der Belieferung der Baustoffe an die Lokomotivfabriken sehr verspätet abgeliefert. Wir haben daher Lokomotiven, die fertig zu haben waren, gekauft, wo wir sie nur bekommen konnten, und zwar: in der Schweiz 12 Stück, von den österreichischen Lokomotivfabriken 11 Stück.

Im Jahre 1921 wurden bisher 60 Lokomotiven von den Lokomotivfabriken abgeliefert und werden im nächsten Jahr von schon bestellten Lokomotiven 119 Stück zur Ablieferung gelangen.

Was die Anfrage der Herren, betreffend die Wiener Stadtbahn, betrifft, so habe ich zu erklären, daß die vollständige Inbetriebsetzung der Wiener Stadtbahn auf allen Linien im nächsten Jahre noch nicht möglich ist, da uns nicht genügend lauffähige Fahrbetriebsmittel zur Verfügung stehen, und es ausgeschlossen ist, bei der außerordentlich starken Inanspruchnahme unserer Werkstätten und der Schwierigkeit der Beschaffung der erforderlichen Baustoffe und Ersatzbestandteile im Bahnbetrieb überhaupt die weitreichenden und gründlichen Instandsetzungsarbeiten im Fahrpark in kurzer Zeit zu bewältigen.

Um jedoch dem auch gelegentlich der vorjährigen Budgetberatung durch eine Resolution

geäußerten Wünsche des hohen Hauses wegen Heranziehung dieses wichtigen Verkehrsmittels wenigstens schrittweise zu entsprechen, besteht die Absicht, im nächsten Jahre mit Eintritt der lebhafteren Reisezeit den Nahverkehr der Westbahn von Burkersdorf über das dritte und vierte Geleise der Westbahn bis Hütteldorf und von da auf die obere Wientallinie und Gürtellinie zu leiten. Diese Maßnahme verfolgt auch den Zweck, die Reisenden des Nahverkehrs von dem überlasteten Westbahnhof auf die Stadtbahn abzulenkten.

Die Wiedereröffnung der Stadtbahn im Dampfbetriebe wurde als der am raschesten zum gewünschten Ziele führende Weg gewählt und läßt für die Zukunft alle Möglichkeiten offen. Der schrittweise Vorgang bei der Wiederbelebung der Stadtbahn steht im Einklang mit unseren Kräften und Geldmitteln und trägt der schwierigen Lage unseres gesamten Verkehrswezens, das durch den Krieg und seine Folgen in allen Teilen außerordentlich gelitten hat, gebührend Rechnung.

Bezüglich der Entschließung Nr. 6 des Finanz- und Budgetausschusses, betreffs der Verhältnisse im Gmünder Eisenbahn- und Postverkehr sowie im Zollwesen, erlaube ich mir folgendes zu bemerken:

Infolge des Umstandes, daß der Umschlag von beiden Linien der Waldviertelbahn auf die Hauptlinie und umgekehrt gegenwärtig in der auf tschecho-slowakischem Staatsgebiete gelegenen Station Emunt durchgeführt werden muß, ergibt sich in der Station eine Reihe von Übelständen. Zur Abhilfe dieser von den Interessentenabordnungen beklagten Übelstände im Eisenbahnverkehr für Gmünd und das Waldviertel planen die niederösterreichischen Landesbahnen vor allem die Herstellung einer schmalspurigen Verbindungsstrecke von der Haltestelle Gmünd—Wieden der niederösterreichischen Waldviertelbahn zur Haltestelle Gmünd-Stadt der Bundesbahnen und die Herstellung von zwei weiteren Verbindungsstrecken, von denen die eine auf tschecho-slowakisches Gebiet zu liegen kommende, den direkten Verkehr von der Linie nach Litſchau, beziehungsweise Heidenreichstein auf die Linie nach Groß-Gerungs ohne Berührung des Landesbahnhofes in Gmünd und die andere auf österreichisches Gebiet zu liegen kommende, den direkten Verkehr von der aus der tschecho-slowakischen Station Emunt kommenden Linie gegen Groß-Gerungs nach der Haltestelle Gmünd-Stadt ohne Berührung der Haltestelle Gmünd—Wieden ermöglichen soll, wodurch der Umschlag der Güter von beiden Linien der Waldviertelbahn auf die Hauptbahnlinie ausschließlich auf österreichischem Gebiet bei der Haltestelle Gmünd-Stadt erfolgen könnte.

Die österreichische Bundesbahnverwaltung hat einen Rahmenentwurf für die Ausgestaltung der Haltestelle Gmünd-Stadt zu einem Bahnhof aus-

gearbeitet, in welchem auch für die allfällige spätere Verlegung des Landesbahnhofes nach Gmünd-Stadt Bedacht genommen wurde, und welcher auch die erforderlichen baulichen Anlagen für die Errichtung eines österreichischen Zollamtes in Gmünd-Stadt vorsieht.

Da die Ausführung dieses Entwurfes infolge der außerordentlich hohen Kosten in seinem ganzen Umfang für die nächste Zeit nicht gewärtigt werden kann, beabsichtigt die Bundesbahnverwaltung, zunächst einen Teil dieses Entwurfes zur Ausführung zu bringen. Dieser erste Bauabschnitt soll die Ausführung von Vorfahrgeleisen und einer Güterdienstanlage einschließlich der für ein Zollamt erforderlichen Anlagen und im Zusammenhang mit den von den niederösterreichischen Landesbahnen geplanten Herstellungen die Ausführung einer Umladeanlage für die Waldviertelbahn umfassen. Die Studien für diesen Teilentwurf sind noch im Zuge. Die hierfür erforderlichen, sehr bedeutenden Mittel sind noch nicht sichergestellt, doch wurden bereits alle Schritte unternommen, um deren Sicherstellung für das Jahr 1922 zu erwirken und somit die Inangriffnahme der Bauarbeiten mit Eintritt der günstigen Jahreszeit — etwa im März 1922 — zu ermöglichen. Es wird voraussichtlich möglich sein, die in erster Linie fertigzustellende Umladeanlage im Laufe der Monate Mai oder Juni 1922 dem Verkehr zu übergeben, wobei allerdings vorausgesetzt wird, daß die für die niederösterreichischen Landesbahnen für diesen Zweck geplanten baulichen Herstellungen bis zu dieser Zeit gleichfalls fertiggestellt sein werden. Nach der voraussichtlich im Herbst 1922 zu gewärtigenden Fertigstellung der übrigen im ersten Bauabschnitt geplanten Herstellungen, das ist im wesentlichen der Güterdienstanlage, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen die Errichtung eines Zollamtes in Gmünd-Stadt beabsichtigt, welches den eigentlichen Verzollungsdienst im Grenzverkehr zu besorgen haben wird, während die zollamtliche Behandlung der zollfreien Massengüter, die Anweisungen an Inlandszollämter sowie die Behandlung der österreichischen Ausfuhr ebenso wie die Zollabfertigung der Reisenden und des Gepäckverkehrs nach wie vor in der tschecho-slowakischen Station Emunt durchzuführen sein wird.

Hinsichtlich der Übelstände in der Behandlung der Zollpostsendungen für Gmünd und das Waldviertel kann eine Abhilfe erst mit dem Zeitpunkte der Errichtung eines Zollamtes in Gmünd-Stadt erfolgen; es wird beabsichtigt, diesem Zollamt sodann die über Gmünd eintretenden Zollpostsendungen nicht nur für Gmünd und das Waldviertel, sondern auch für den Bereich der zunächstliegenden Linien zur Verzollung zu stellen. Es wurde jedoch Vorsorge getroffen, daß bis zur Aufnahme des Verzollungs-

www.parlament.gv.at

bahnverwaltung beabsichtigten Maßnahmen erhoben haben.

Mit diesen Ausführungen, hohes Haus, glaube ich, die wesentlichsten Anfragen beantwortet zu haben, und ich wiederhole daher nochmals meine Bitte, das hohe Haus möge mir gütigst meinen Voranschlag genehmigen. *(Lebhafter Beifall.)*

Präsident **Reih**: Ich breche nunmehr die Verhandlungen ab und schlage vor, die nächste Sitzung am Montag, den 19. De-

zember, um 3 Uhr nachmittags, abzuhalten mit der Tagesordnung:

Fortsetzung der Spezialdebatte über den Bundesvoranschlag und das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1922 (628 der Beilagen).

Wird gegen Sitzungstag, Stunde und Tagesordnung eine Einwendung erhoben? *(Nach einer Pause:)* Es ist nicht der Fall. Es bleibt daher bei meinem Vorschlage.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 5 Uhr 10 Minuten nachmittags.

